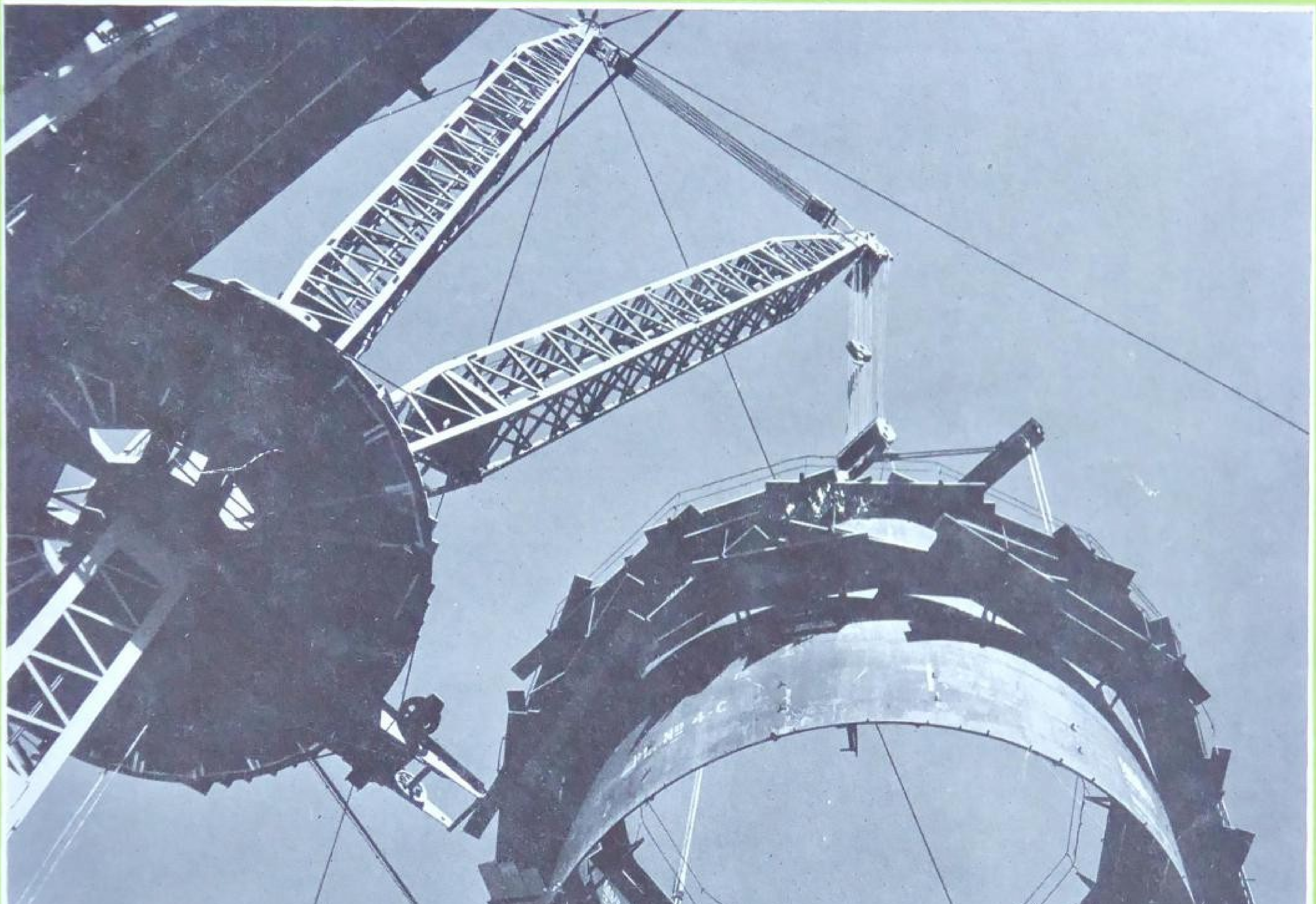
OCTOBRE 1951 Esso NUMÉRO 46

# REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

# ÉDITORIAL

Dans son dernier numéro de juillet, notre revue *Pétrole-Progrès* a publié l'article sur « l'Epopée d'Oil Creek » dont *Esso-Revue* vous donne aujourd'hui la première partie. En présentant aux lecteurs de *Pétrole-Progrès* cette rétrospective des années héroïques du pétrole aux Etats-Unis, l'éditorialiste, parlant des hommes du pétrole de notre temps, concluait :

« ... n'est-ce pas déjà le signe d'un grand progrès qu'ils aient pris conscience de la vertu sociale d'un travail dont les fruits allègeront la peine de leur prochain ? »

Ceci a dû faire sourire les esprits forts (ou prétendus tels !) qui sont toujours prêts à se moquer des sentiments altruistes pour l'excellente raison que ces sentiments leur sont étrangers. Ils passent leur temps à regarder l'humanité qui les entoure, comme un naturaliste regarde une fourmilière. Ils oublient simplement qu'ils sont eux-mêmes des fourmis... et c'est ici que commencent les ennuis (les leurs et ceux des autres qui souffrent de cet oubli).

Plus nous allons de l'avant, prenant conscience de l'importance de nos actes professionnels, plus nous nous créons d'obligations, plus l'intérêt général devient le cadre dans lequel une société comme la nôtre doit insérer ses intérêts particuliers.

Il faudrait que chacun aujourd'hui se rende compte que, pour les nations comme pour les individus, le côté social des activités humaines est primordial : toute autre conception ne peut que hâter l'avènement d'une structure sociale où les égoïsmes seront sévèrement rabotés.

S. SCHEER
*Président - Directeur Général*

Esso REVUE
REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES
Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL
Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321
MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE

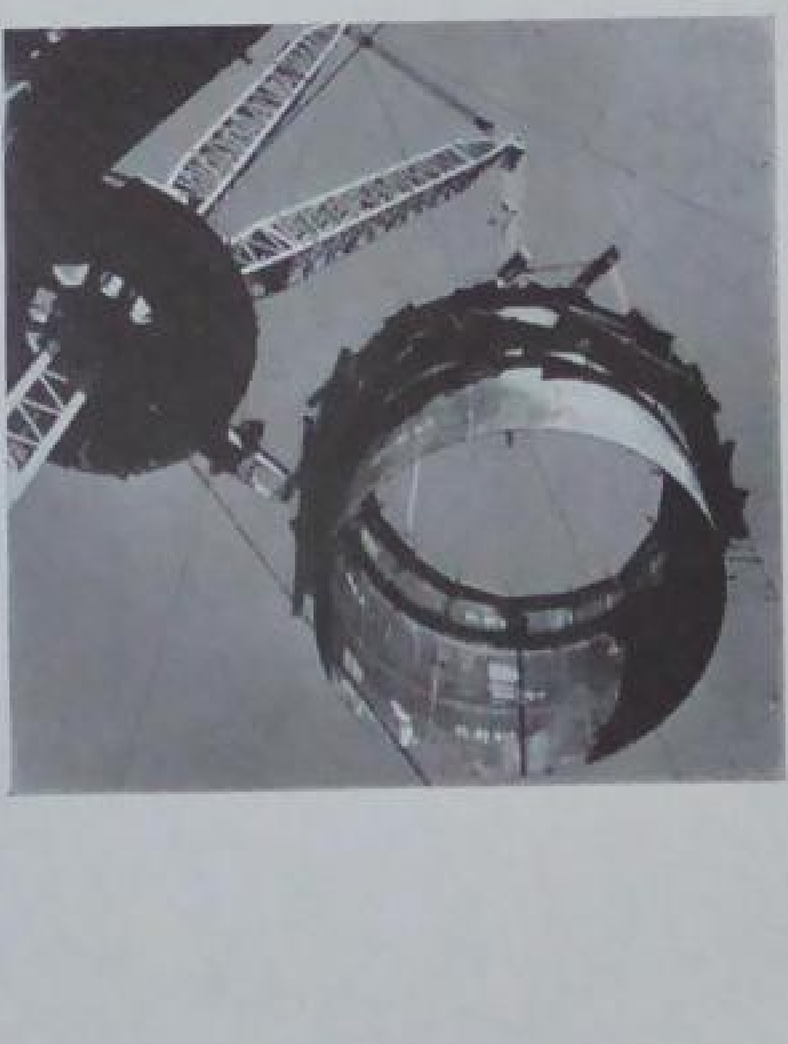
*La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.*

# sommaire

L'ÉPOPÉE D'OIL CREEK (1re partie) .................... 2
LA LAVE ÉMAILLÉE .................................... 9
DÉSASPHALTAGE ET DÉPARAFFINAGE ............. 12
POULET, JE TE PLUMERAI ! .......................... 16
LOCATAIRES, VOICI CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR ... 18
VIVENT LES VACANCES, A BAS LA RENTRÉE ....... 19

*Nouvelles brèves* .................................. 24
*Nouvelles scientifiques* .......................... 24
*Pétrole et Littérature* ............................ 25
*Mutations, Promotions, Gratifications* ............ 27
*Revue de la Presse* ............................... 28
*Nouvelles de l'Air* ................................ 29
*Nouvelles des Divisions.* ......................... 30
*Chronique sociale* ................................ 32
*Les Bonnes Idées paient* .......................... 32
*Entre Nous* ........................................ 33

**Notre couverture : Raffinerie de Fawley**
**Une phase de la construction.**



No 45 OCT. 51

# *L'épopée d'*

# OIL CREEK

## *Naissance de l'Industrie du Pétrole Américaine*

*Découvert par E. L. Drake en 1859, le pétrole attire en Pensylvanie des centaines et des milliers de prospecteurs qui vont livrer contre la nature et souvent contre leurs semblables une lutte héroïque, faite toute à la fois de violence, de courage et d'enthousiasme. Il y a des succès fabuleux et des échecs dramatiques. C'est de cette épopée que devait surgir une nouvelle industrie qui révolutionne la vie des temps modernes.*

En cette Amérique de 1855, toute frémissante de vie et de dynamisme, les possibilités d'exploitation des suintements de pétrole de la région de Titusville en Pennsylvanie, dont des missionnaires français ont révélé l'existence dès le XVIIe siècle, ne peuvent pas rester longtemps ignorées.

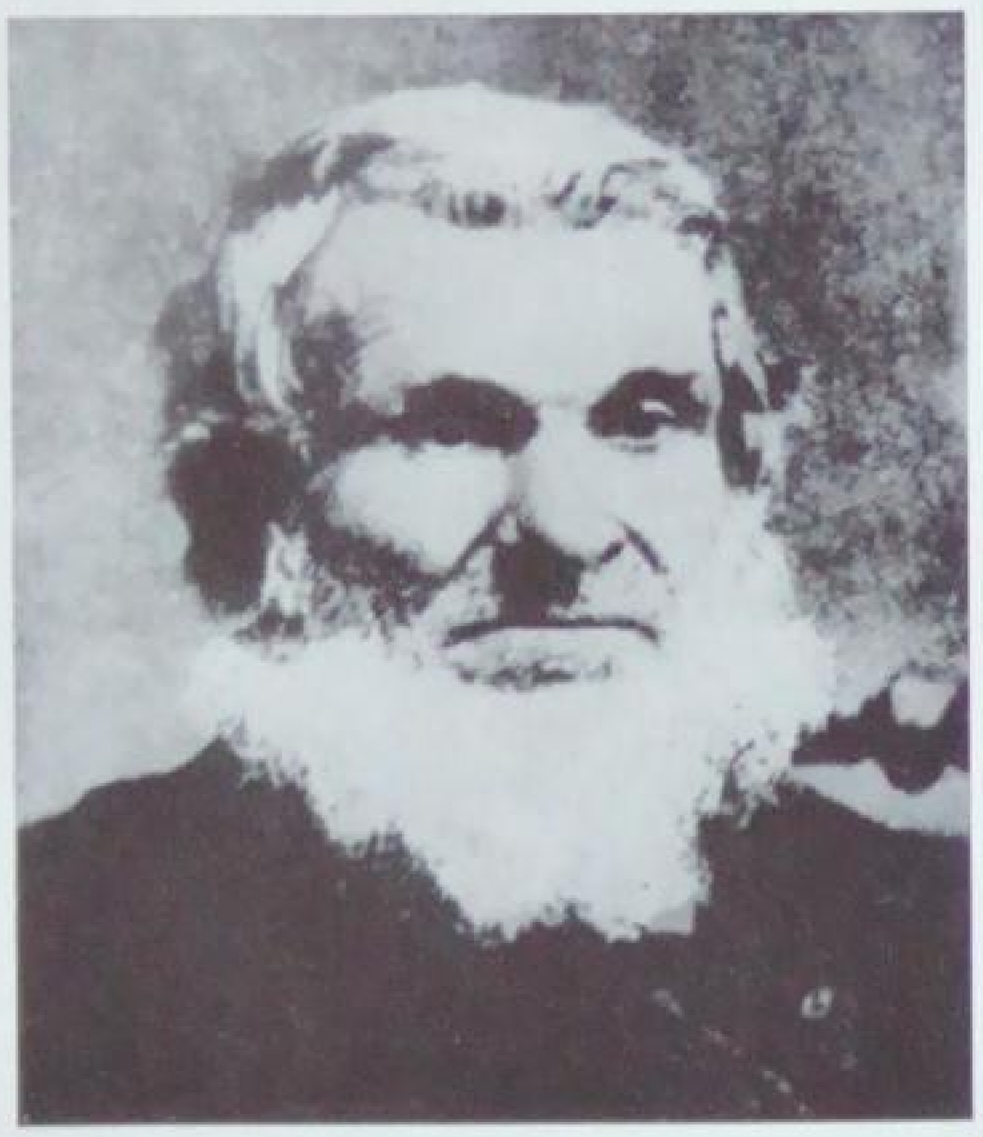
Ce pays de bâtisseurs ne néglige aucune occasion d'accroître sa richesse et de consolider en même temps son indépendance, acquise quelque quatre-vingts ans auparavant. Les idées bouillonnent, la jeune République s'organise, de nouveaux Etats se fondent, tandis que des centaines et des milliers de pionniers faisant leur cet appel d'Horace Greely : « Va vers l'Ouest, jeune homme, et grandis avec le pays », partent à la conquête d'immenses espaces. A ces hommes en route vers des terres riches, mais vierges de toute culture, il faut de l'énergie, du courage et une grande résistance physique. Aussi la rudesse et la violence ne sont-elles pas toujours exclues de leurs entreprises et, alors que le pays est en plein essor, l'horizon s'obscurcit des menaces d'un conflit intérieur qui de 1861 à 1865 va opposer sur les champs de bataille partisans et adversaires de l'esclavagisme.

Cette énergie, cet enthousiasme et cette rudesse, dont depuis 1849 les chercheurs d'or en particulier nous donnent en Californie plus d'un exemple, nous allons les retrouver chez les prospecteurs de pétrole qui, en août 1859, en apprenant qu'un dénommé Drake a réussi à forer un puits productif en Pennsylvanie, vont littéralement se ruer à la découverte de « l'or noir ».

Si Drake peut, à juste titre, être considéré comme le fondateur de l'industrie pétrolière, il n'en demeure pas moins que le mérite de son exploit revient surtout à James M. Townsend, Président de la City Savings Bank de New-Haven (N.J.) qui, avec plusieurs associés, fonde en 1855 la « Pennsylvania Rock Oil Company of Connecticut », puis en 1858, la « Seneca Oil Company » en vue d'exploiter les suintements de pétrole de Pennsylvanie

JAMES M. TOWNSEND

EDWIN L. DRAKE



WILLIAM A. SMITH

*Ci-contre, à gauche : Cette " Carte Des Colonies Britanniques d'Amérique ", publiée en 1755 par Lewis Evans, est le premier document qui mentionne la présence du pétrole en Pennsylvanie. Le mot y est porté deux fois (flèches noires) et, en particulier, tout près de l'emplacement actuel de Oil City. A droite : Une action de la Seneca Oil Company (New Haven).*

dont un certain Samuel Kier tire déjà depuis quelques temps de substantiels bénéfices en vendant cette « huile de roche » naturelle comme un médicament souverain contre toutes les maladies (1).

Drake qui, après s'être essayé à bien des métiers, entre en 1849 à la « New York & New Haven Railroad » en qualité de chef de train est forcé d'abandonner son poste en 1857 pour raison de santé. Comme il est ainsi contraint à des loisirs forcés et qu'il possède une carte lui permettant de voyager gratuitement, Townsend, avec qui il vient de lier connaissance, le nomme Agent Général de la Seneca Oil Company, et le charge de se rendre en Pennsylvanie pour essayer de trouver du pétrole en forant un puits, ce procédé pouvant, pense-t-il, être plus fructueux que celui utilisé jusqu'alors et qui consiste à recueillir les suintements à la surface du sol.

Drake se rend donc à Titusville, paré par Townsend du titre de colonel qui lui assurera une plus grande considération pour l'exécution de sa mission. Avec l'aide de William A. Smith, un vieux puisatier affectueusement appelé « Oncle Billy », Drake décide de forer un puits à proximité d'une de ces « sources de pétrole » qui suintent à la surface du sol. Il construit un derrick en bois, installe une machine à vapeur de six chevaux qui va lui fournir l'énergie nécessaire à ses travaux et se met à l'œuvre. Il creuse les couches d'argile et de sable jusqu'à ce qu'il atteigne la roche à une profondeur de 10 mètres, étaye les parois du puits par un tubage métallique et commence, vers le 15 août, à s'attaquer à la roche au moyen d'instruments de forage que Smith façonne lui-même. Le travail est pénible et lent, le puits se creuse à raison d'un mètre par jour. Le samedi après-midi 27 août, alors que le labeur quotidien va cesser, la sonde, à 23 mètres, tombe dans une petite cavité. Smith et ses ouvriers remontent leurs outils et rentrent chez eux. Tard dans l'après-midi du dimanche, Oncle Billy se rend au puits et remarque tout à coup que l'eau qui remonte à la surface a une étrange apparence noirâtre. Après un examen minutieux, aucun doute ne peut plus subsister : ce liquide à consistance visqueuse est bel et bien du pétrole ! C'est ainsi qu'en ce chaud et calme dimanche d'août 1859, le pétrole est pour la première fois extrait du sous-sol. Assurément sans se rendre compte qu'il est le premier témoin d'une découverte qui va littéralement transformer la vie du monde moderne, Oncle Billy va annoncer la grande découverte au « Colonel ».

Presque instantanément, la nouvelle sensationnelle se répand dans toute la région. En moins de vingt-quatre heures, des centaines de prospecteurs accourent à Titusville et s'efforcent de louer ou d'acheter des emplacements avoisinant le puits de Drake. Les propriétaires cèdent leurs terrains aux plus offrants et déjà les prix montent en flèche. L'élan est pris, la ruée vers le pétrole commence.

Il faut faire vite car, qui sait, les richesses en pétrole du sous-sol ne sont peut-être pas intarissables et la sagesse commande d'en profiter pendant qu'il est temps. C'est ainsi que cinq jours après l'heureux forage du Colonel, le 1er septembre, un prospecteur arrivé l'avant-veille à Titusville envoie en toute hâte la lettre suivante à son frère :

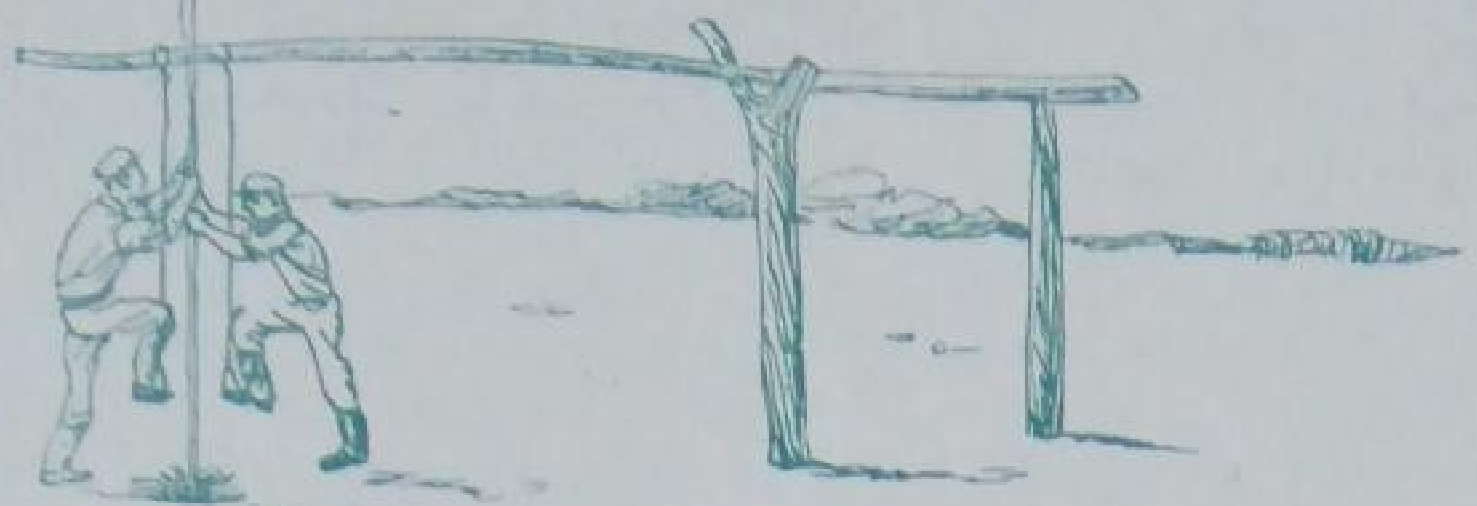
« Mon cher frère,

« Un certain Drake, originaire de la Nouvelle-Angleterre, et qui s'est mis à creuser un trou dans la terre a rencontré une source d'huile de roche. La chose est absolument vraie : je l'ai vu moi-même pomper plusieurs barils hier, et davantage encore aujourd'hui. J'ai l'intention de m'y mettre moi aussi. Si tu veux t'embarquer dans cette entreprise, viens immédiatement. Ce qui est sûr, c'est que la réserve s'épuise rapidement. Donc, mon cher frère, hâte-toi si tu veux arriver à temps. »

Il faut se hâter aussi pour une autre raison car, à trop attendre, on risque de voir prises toutes les bonnes places, c'est-à-dire celles qui se situent dans la plaine à proximité du cours d'eau, en un emplacement analogue à celui qui fut si favorable à Drake.

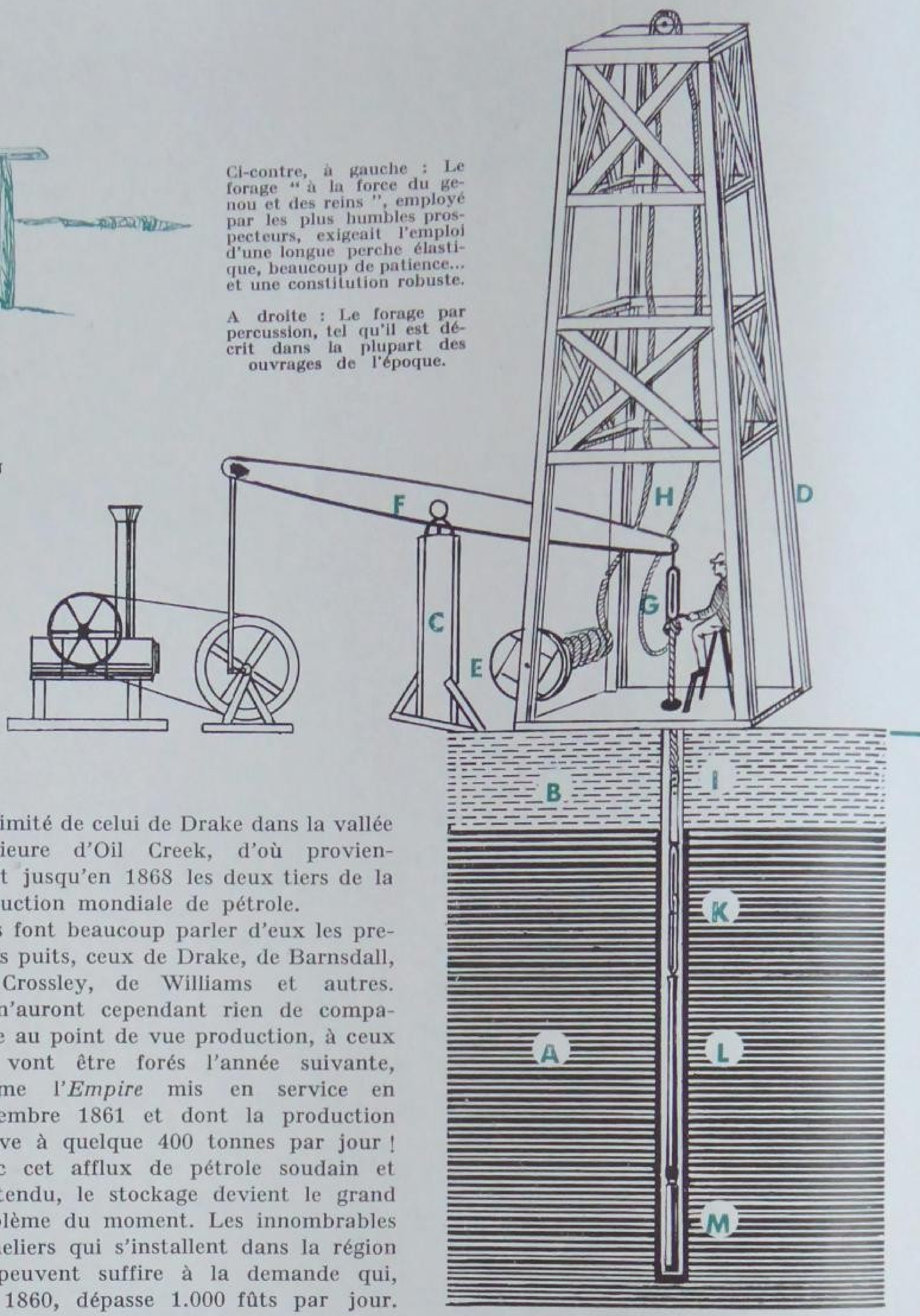
Une fois un terrain loué ou acheté, il faut encore déterminer l'endroit où va être effectué le forage. Les premiers prospecteurs se contentent de se fier à leur bonne étoile et à cette chance qui a déjà permis à Drake de trouver du pétrole à une vingtaine de mètres de profondeur, cas que l'expérience devait révéler comme étant des plus rares. Encore faut-il donner à la chance l'occasion de se manifester. Certains y parviennent en lançant leur chapeau en plein vent et en entreprenant un forage à l'endroit où il tombe. D'autres ont recours au pendule du sourcier ou bien à la baguette magique en forme d'Y, taillée — et ceci est très important —

(1) Voir notre numéro de janvier 1951, page 41.



Ci-contre, à gauche : Le forage “ à la force du genou et des reins ”, employé par les plus humbles prospecteurs, exigeait l'emploi d'une longue perche élastique, beaucoup de patience... et une constitution robuste.

A droite : Le forage par percussion, tel qu'il est décrit dans la plupart des ouvrages de l'époque.




A ROCHES SOUTERRAINES
B TERRE DE SURFACE
C PILIER-SUPPORT
D CHARPENTE DU DERRICK
E TREUIL DE RETENUE
F BALANCIER
G RESSORT ET MOUSQUETON
H CORDE DE FORAGE
I ATTACHE
K GLISSIÈRE
L POIDS
M TRÉPAN DE FORAGE

dans une branche de noisetier. Il suffit de tenir dans chaque main les branches de la baguette et d'arpenter lentement le terrain ; si l'extrémité libre se trouve irrésistiblement attirée vers le sol par une force occulte, l'endroit est bon ! Quant aux fantaisistes, ils déterminent l'emplacement de leur forage en interprétant leurs rêves ou en se les faisant interpréter par des spécialistes qui se révèlent soudain très nombreux dans la région.

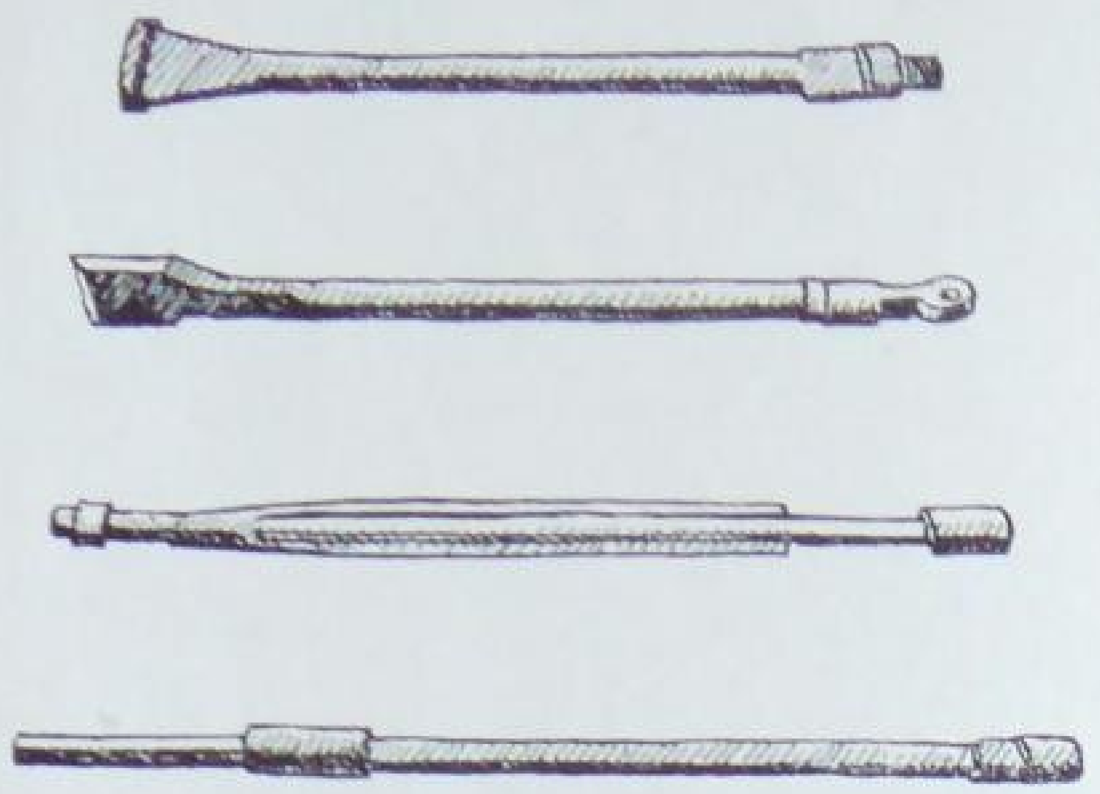
Mais beaucoup usent du chapeau et de la baguette en vain et perdent jusqu'au dernier sou les économies réalisées à grand peine et investies dans leur entreprise. Cependant, le sous-sol est riche en pétrole et, en dépit des moyens rudimentaires mis en œuvre pour l'extraire, quelques puits productifs sont forés à proximité de celui de Drake dans la vallée inférieure d'Oil Creek, d'où proviendront jusqu'en 1868 les deux tiers de la production mondiale de pétrole.

Ils font beaucoup parler d'eux les premiers puits, ceux de Drake, de Barnsdall, de Crossley, de Williams et autres. Ils n'auront cependant rien de comparable au point de vue production, à ceux qui vont être forés l'année suivante, comme l'*Empire* mis en service en septembre 1861 et dont la production s'élève à quelque 400 tonnes par jour ! Avec cet afflux de pétrole soudain et inattendu, le stockage devient le grand problème du moment. Les innombrables tonneliers qui s'installent dans la région ne peuvent suffire à la demande qui, dès 1860, dépasse 1.000 fûts par jour. Faute de « logement », le pétrole qui jaillit de toute part se répand un peu partout, dans les champs, dans les ruisseaux et les rivières et les pertes se chiffrent déjà par des milliers et des milliers de dollars.

Vue intérieure d'un derrick, vers 1860.

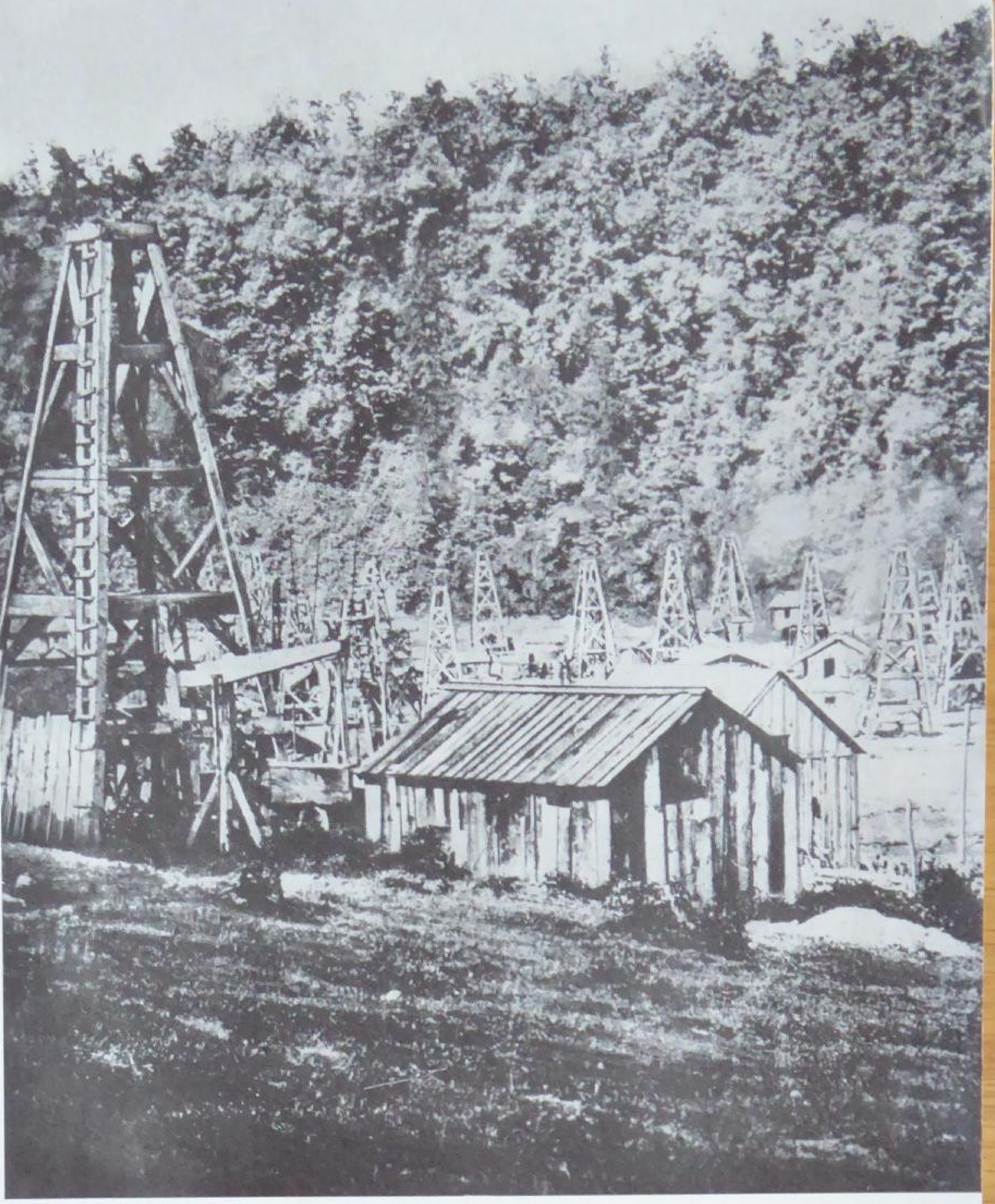
L'*Empire* ne tarde pas à être détrôné par le *Tarr*, puis par le fameux *Philips*, foré en octobre 1861 et dont la production initiale est de 550 tonnes par jour. Forts de la malheureuse expérience des propriétaires de l'*Empire*, qui ont en vain édifié une levée de terre autour de leurs installations pour tenter d'y recueillir le pétrole, les propriétaires de ces deux derniers puits stockent leur production dans de vastes réservoirs en bois, à ciel ouvert, qui affleurent le sol.

Stimulés par ces abondantes découvertes, d'innombrables prospecteurs se répandent dans la région. Les spéculations vont bon train ; le prix des terrains, des « fermes » comme ils sont appelés, montent



Ci-dessus : Les outils de forage de Drake avaient été forgés à Tarentum par William A. Smith lui-même. Ils pesaient cent livres et coûtaient soixante-seize dollars.

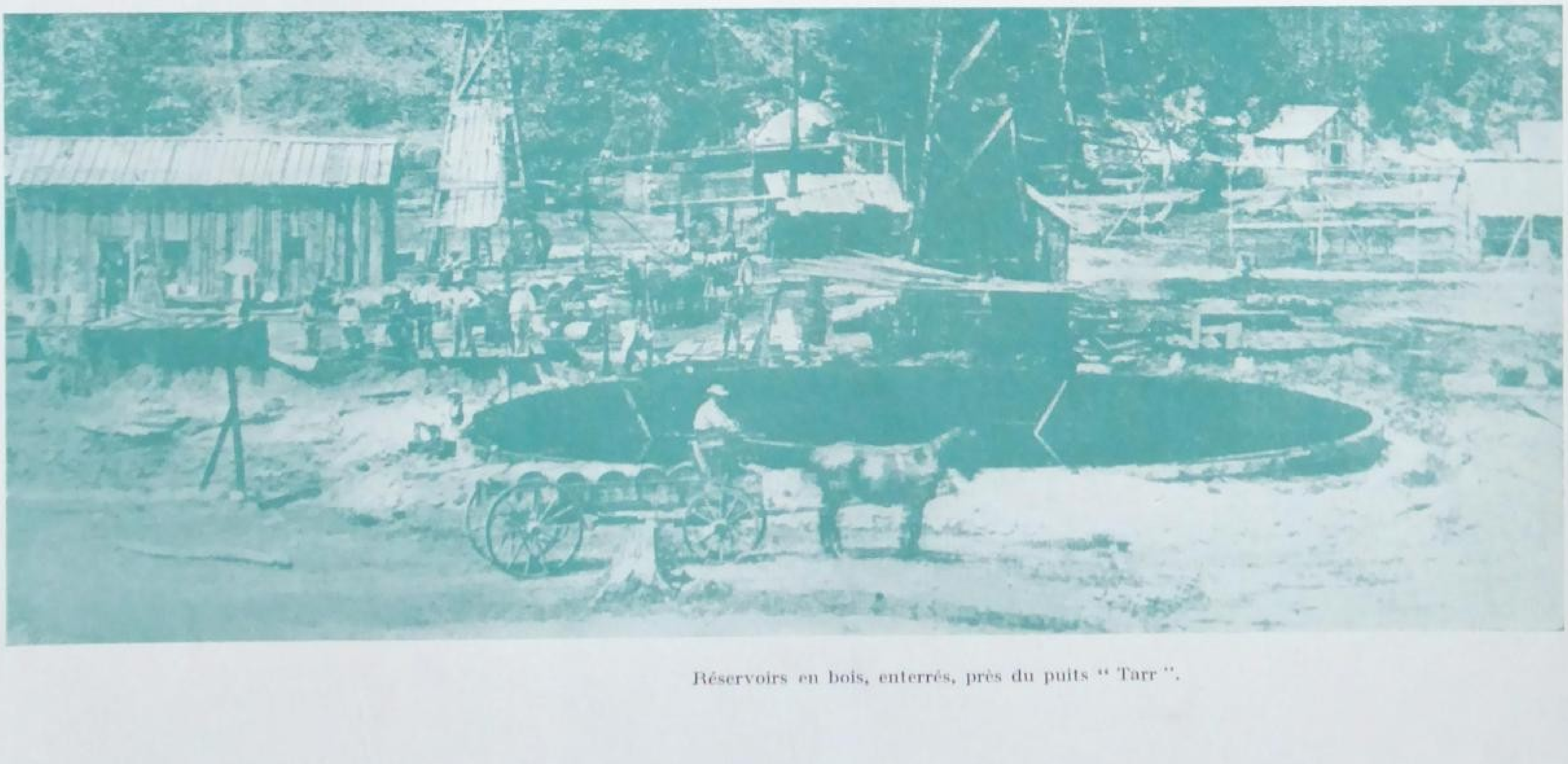
Ci-contre : Le puits " Empire ", Funk Farm, production de 400 tonnes par jour.



en flèche, puis, à l'annonce d'un forage stérile, s'écroulent brusquement.

Le marché du pétrole est à la merci de la découverte d'un nouveau puits, de la rupture d'un barrage de stockage ; le baril passe de 10 cents à 4 dollars en quelques jours.

Les fortunes se font et se défont avec une rapidité déconcertante. Nombre de prospecteurs qui ont misé sur le forage d'un puits tout leur avoir ou toutes les sommes qui leur ont été prêtées, d'un jour à l'autre n'ont plus que leurs yeux pour pleurer. S'ils sont persévérants, il leur reste encore la ressource de récupérer par d'ingénieux systèmes de barrages le pétrole perdu qui surnage sur les eaux des rivières. Certains réussissent ainsi à réunir le petit capital qui leur permettra de tenter à nouveau



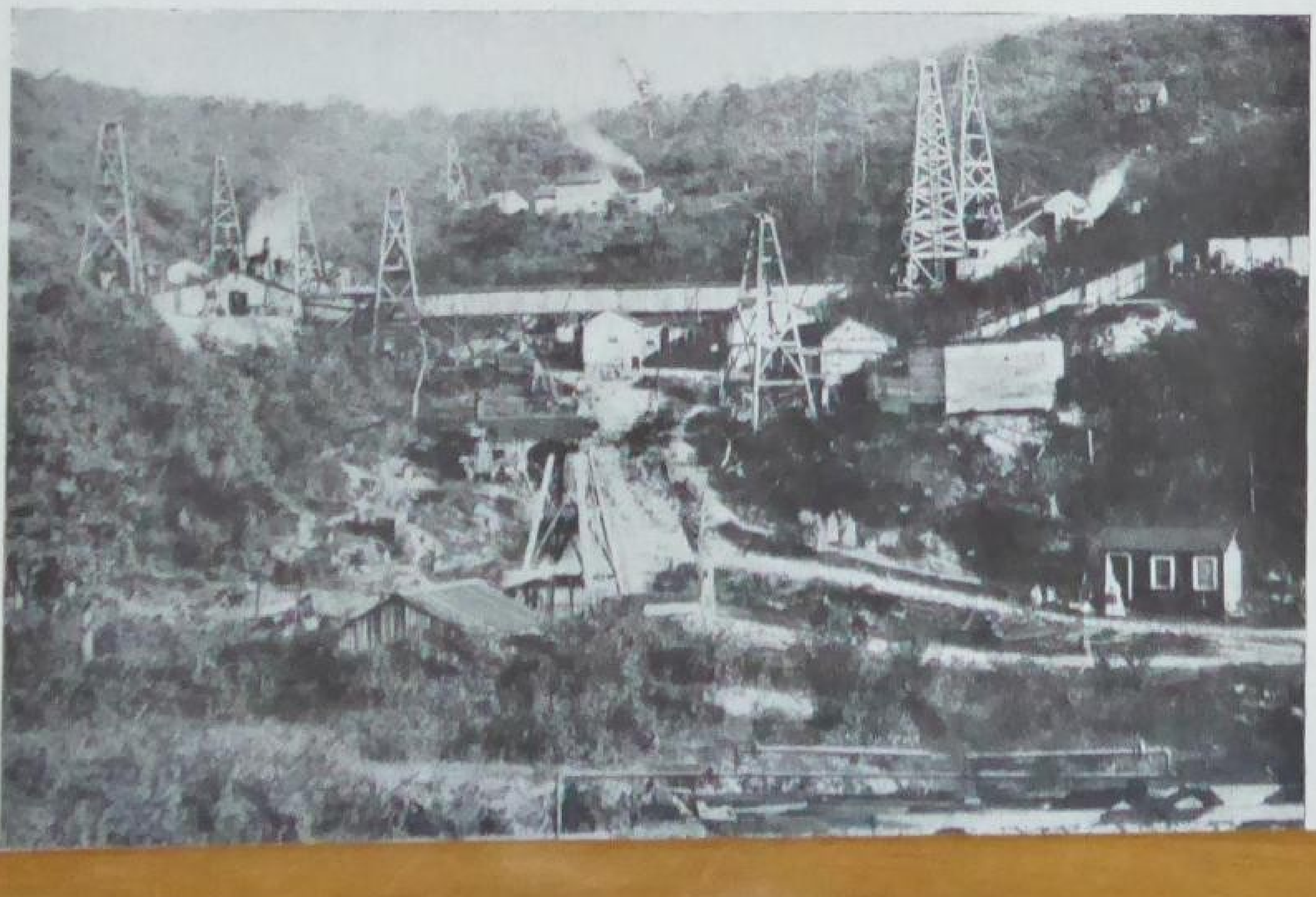
Réservoirs en bois, enterrés, près du puits " Tarr ".

leur chance. D'autres deviennent manœuvres, au service de leur rival d'hier ; d'autres encore se transforment en voleurs de grands chemins et se livrent à des actes de brigandage.

Par contre, ceux qui ont la chance de trouver du pétrole ou de posséder le terrain sur lequel sont forés des puits productifs, amassent en quelques semaines, voire même en quelques jours, d'impressionnantes fortunes. Un certain Mc. Cray, propriétaire d'un terrain d'où sont extraits quotidiennement plus de 400 t., perçoit une redevance de 9.000 dollars *par jour* et refuse la somme de 1.000.000 de dollars qui lui est offerte pour l'achat de ses champs. Il y a aussi ce jeune médecin de Cherrytown, le Dr A.G. Egbert qui, las des médiocres revenus que lui procure sa clientèle, place ses 2.600 dollars d'économie dans l'achat d'une « ferme », trouve du pétrole et devient riche à millions en quelques mois. Des sociétés se fondent et certaines prospèrent d'une façon éclatante comme la « Columbia Oil Company » dont le capital est, en 1859, de 40.000 dollars, en 1861, de 200.000 dollars et trois ans plus tard de 2.500.000 dollars.

VUE GÉNÉRALE DE

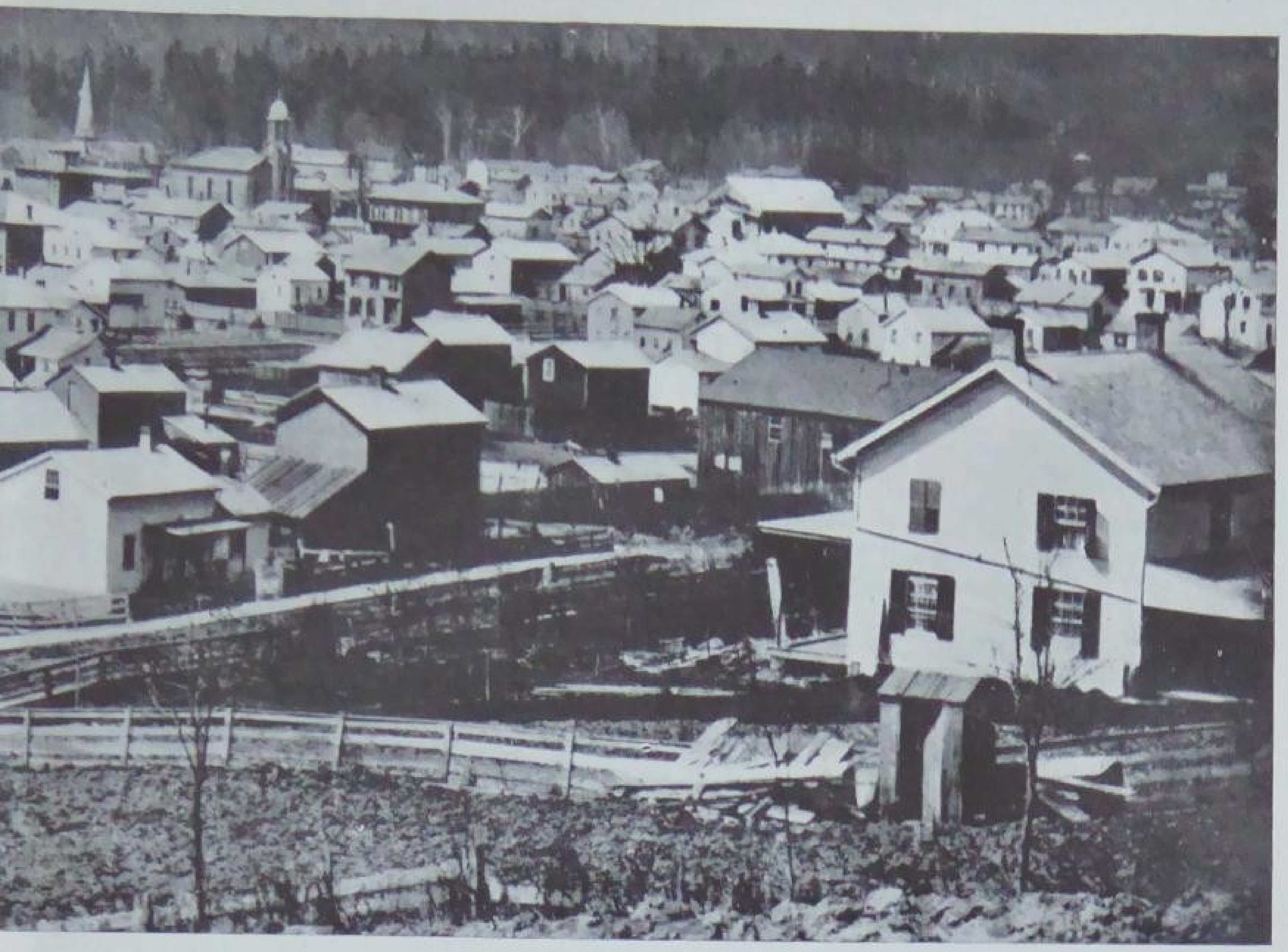
Ci-dessus : La ferme Benninghoff. Ci-dessous : Le gisement de Cornplanter.



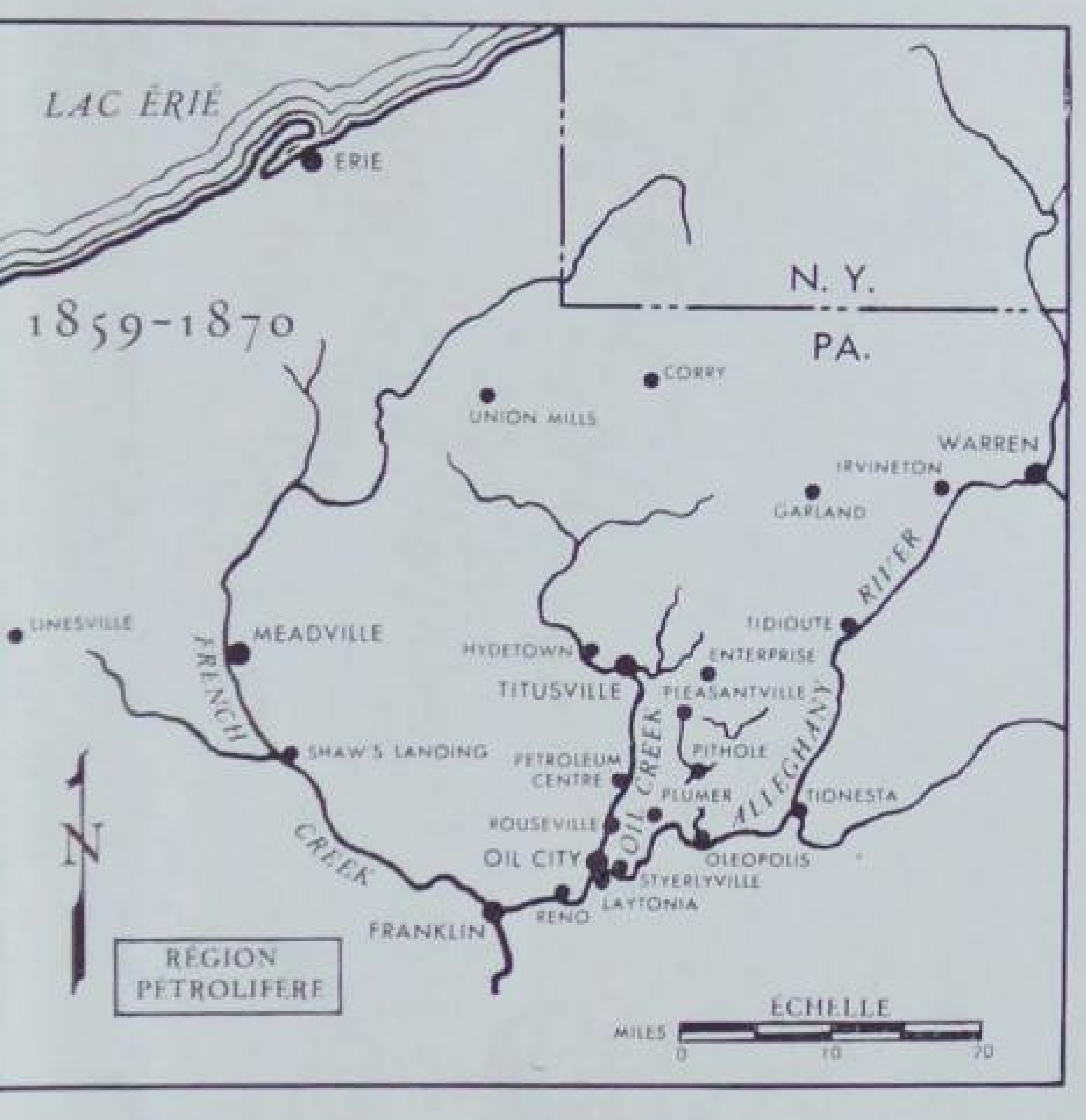
Mais la fortune ne porte pas bonheur à tout le monde, du moins pas à ce paysan allemand du nom de Benninghoff qui possède quelques terrains caillouteux sur une colline aux environs de Titusville. Bien que les hauteurs soient alors considérées comme peu propices, un prospecteur à l'esprit indépendant décide de tenter quand même sa chance et réussit à forer un puits productif sur la ferme de Benninghoff. Celle-ci se transforme en quelques jours en un vaste et prospère chantier, qui rapporte à son propriétaire 180.000 dollars par mois. Se méfiant des banques et des banquiers, notre paysan décide de conserver ses enviables richesses chez lui. Bien mal lui en prend, car, quand sa fortune atteint d'impressionnantes proportions et que le fruit est mûr, des malfaiteurs s'introduisent dans sa demeure et lui dérobent son bien...

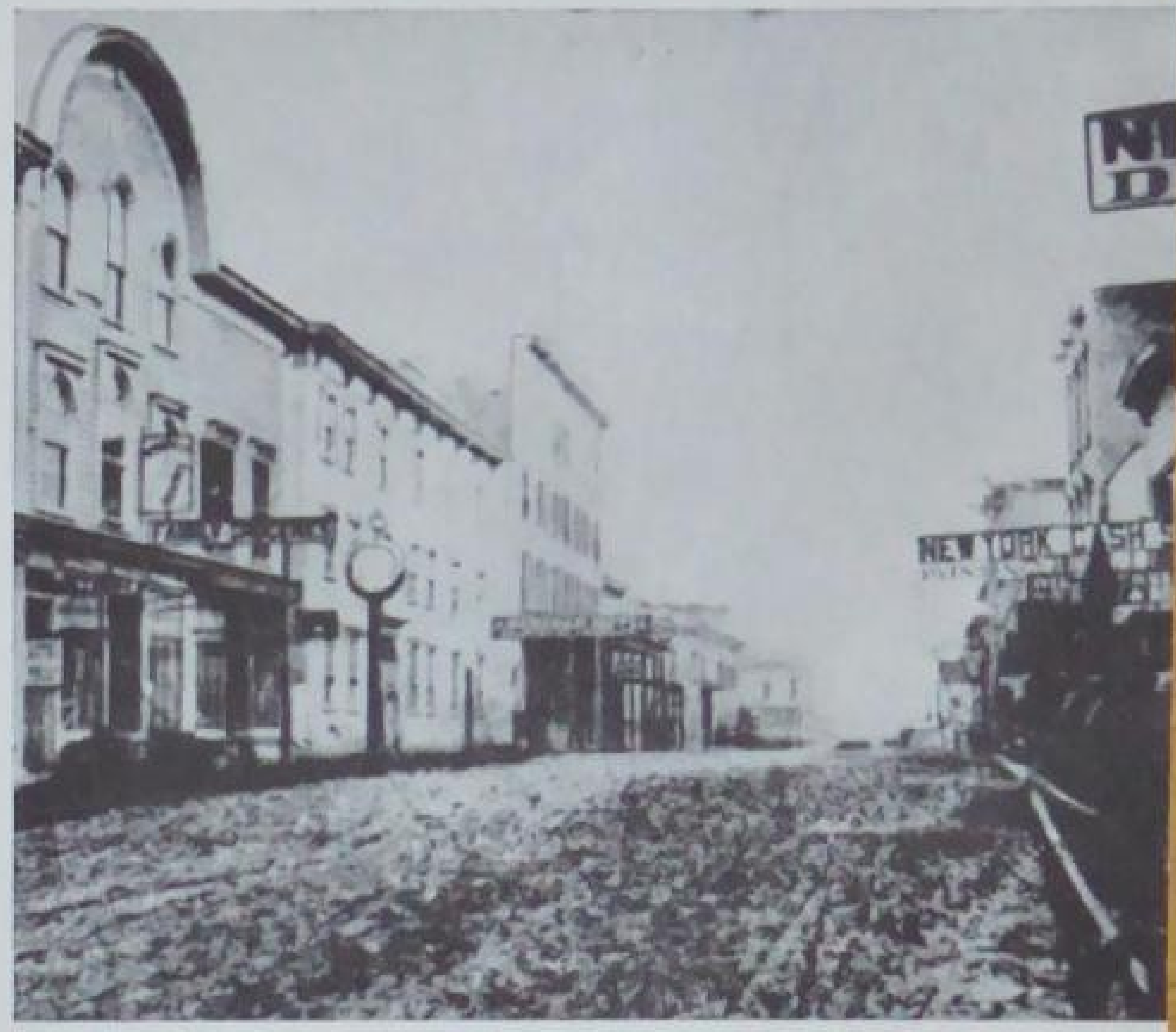
La nouvelle activité qui se développe dans la vallée d'Oil Creek n'est pas sans marquer profondément la région. Là où autrefois s'étendaient de verts pâturages et de frais boqueteaux, il n'existe plus que des forêts de derricks installés les uns à côté des autres, un terrain raviné et désolé, creusé d'ornières, imbibé de pétrole, hérissé de cabanes et de campements de fortune qui étalent partout leur hideux désordre.

Lorsque Drake était arrivé à Titusville en 1859, il y avait trouvé un paisible village de trois à quatre cents habitants, bien sagement serré autour de ses deux églises et relié au monde extérieur par une diligence qui, deux fois par semaine,



ITUSVILLE EN 1864




Deux vues de la rue du Printemps (!) à Titusville, en 1865.

assurait la liaison avec la ville d'Erie, éloignée de soixante kilomètres. « Papa » Hibbard tenait « l'American Hotel » où était descendu Drake ; Peter Wilson présidait dignement aux destinées de l'épicerie, tandis que la scierie Brewer, Watson et Co. faisait vivre de nombreux habitants du village.

Mais, aussitôt après la réussite de la « folie Drake », Titusville bientôt dénommée la « Ville Reine », devient le centre de ralliement de tous les prospecteurs et connaît un si extraordinaire développement que sa population atteint, cinq ans plus tard, 10.000 habitants.

Vingt-cinq kilomètres plus au sud, Cornplanter suit la même destinée. Avant la grande ruée vers le pétrole, quelques maisons et boutiques constituent un gîte d'étape pour les « flotteurs de bois » qui veillent au bon acheminement des troncs d'arbres le long de la rivière Alleghany. Après la découverte du pétrole, l'agglomération s'accroît rapidement, change de nom en 1861 pour prendre celui (combien symbolique) d'Oil City, devient un gros bourg, possède son journal, le « Oil City Register » et abrite dès 1865 plus de 8.000 habitants.

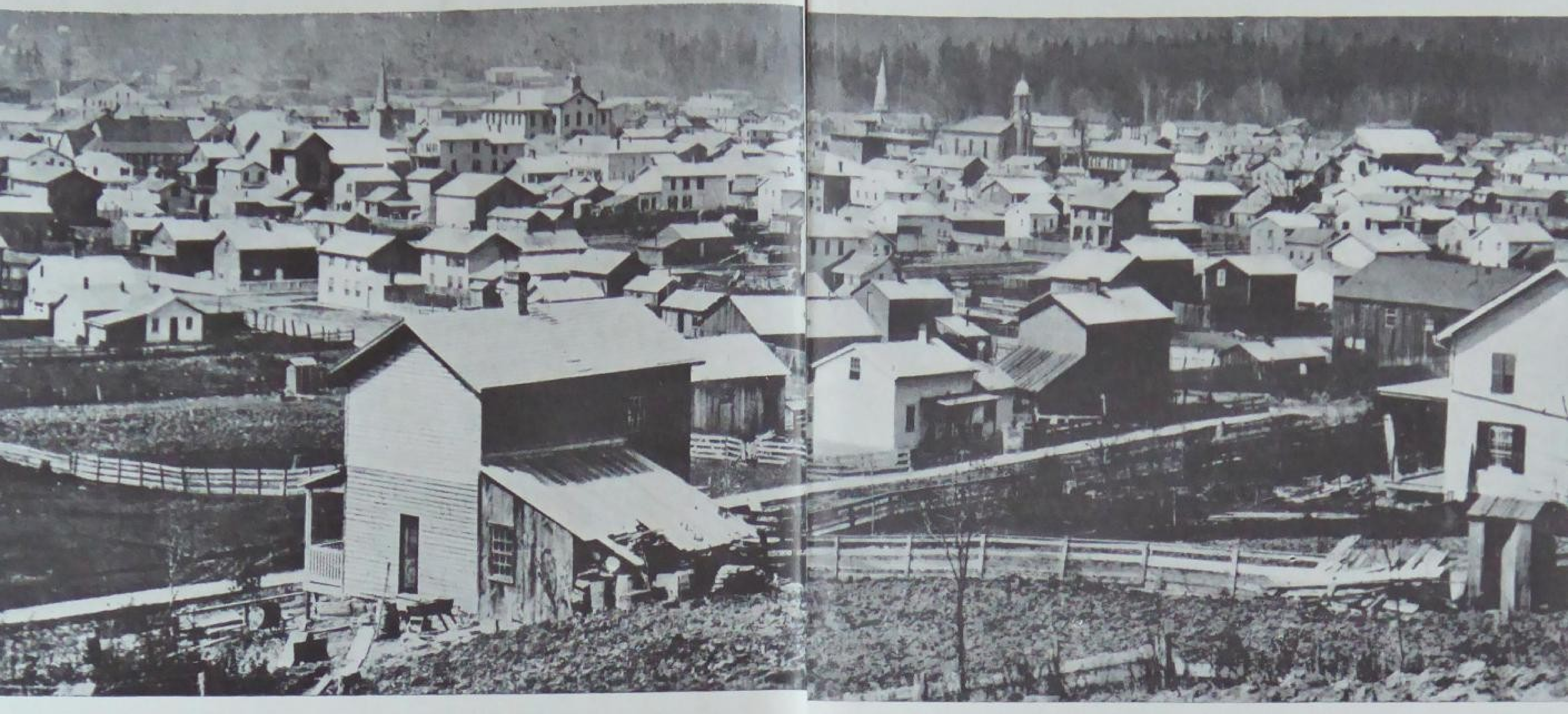
Dans le périmètre délimité par l'Alleghany et son affluent le French Creek, des villes surgissent et disparaissent à une rapide cadence. Au nord, nous trouvons Corry qui possède en 1861 la plus grande raffinerie de la région et qui est relié à partir de 1862 à Titusville par un chemin de fer. A proximité du puits l'*Empire*, Funkville se crée, connaît une éphémère prospérité et est abandonné quelque temps après. Quant à Pionneer, Petroleum-Center, Rouseville, Pithole, Oleopolis, elles se disputent tour à tour le titre envié de capitale de la région pétrolière...

Les villes se créent et se développent sans aucun ordre ; toutes les habitations sont construites en bois, sans aucun souci d'alignement, au milieu des derricks et des réservoirs. Pas de trottoirs, pas de rues pavées : entre les deux rangées de maisons, la rue se transforme l'hiver en un fleuve de boue où s'enlisent les charrettes ; l'été, la poussière aveugle les passants. Parfois, devant certaines habitations, on a aménagé un passage en planches, et une rampe pour attacher les chevaux.

Dans ces villes, il n'existe pratiquement pas de force de police. Les hommes sont frustes, violents et les mœurs sont rudes. Beaucoup portent sur eux leur fortune, parfois prodigieuse, serrée dans une ceinture de cuir entre le revolver et la cartouchière. Il faut veiller soi-même à sa propre sécurité. Lorsqu'un incendie éclate, tandis que les hommes de bonne volonté se passent les seaux d'eau, d'autres donnent la chasse aux pillards. La méfiance est générale, mais elle n'est pas toujours garante de sécurité et plus d'un prospecteur arrivé le soir la bourse bien garnie se retrouve au petit matin dépouillé de sa fortune.

Les distractions de ces pionniers sont brutales et souvent grossières. Presque chaque maison abrite une taverne ou cache un tripot. La débauche se concentre principalement à Petroleum Center ou à Pithole, qui deviennent vite tristement ou plutôt joyeusement célèbres. C'est dans cette dernière localité que se crée en 1865 le *Swordsman's Club* qui connaît vite une grande notoriété et dont la devise se résume en ces trois lettres : « R.C.T. : rhum, cartes, tabac.

De tous les gais lurons de l'endroit,



*VUE GÉNÉRALE DE TITUSVILLE EN 1864*

de Cornplanter.

lars et trois ans plus tard de 2.500.000 dollars.

Mais la fortune ne porte pas bonheur à tout le monde, du moins pas à ce paysan allemand du nom de Benninghoff qui possède quelques terrains caillouteux sur une colline aux environs de Titusville. Bien que les hauteurs soient alors considérées comme peu propices, un prospecteur à l'esprit indépendant décide de tenter quand même sa chance et réussit à forer un puits productif sur la ferme de Benninghoff. Celle-ci se transforme en quelques jours en un vaste et prospère chantier, qui rapporte à son propriétaire 180.000 dollars par mois. Se méfiant des banques et des banquiers, notre paysan décide de conserver ses enviables richesses chez lui. Bien mal lui en prend, car, quand sa fortune atteint d'impressionnantes proportions et que le fruit est mûr, des malfaiteurs s'introduisent dans sa demeure et lui dérobent son bien...

La nouvelle activité qui se développe dans la vallée d'Oil Creek n'est pas sans marquer profondément la région. Là où autrefois s'étendaient de verts pâturages et de frais boqueteaux, il n'existe plus que des forêts de derricks installés les uns à côté des autres, un terrain raviné et désolé, creusé d'ornières, imbibé de pétrole, hérissé de cabanes et de campements de fortune qui étalent partout leur hideux désordre.

Lorsque Drake était arrivé à Titusville en 1859, il y avait trouvé un paisible village de trois à quatre cents habitants, bien sagement serré autour de ses deux églises et relié au monde extérieur par une diligence qui, deux fois par semaine,

assurait la liaison avec la ville d'Erie, éloignée de soixante kilomètres. « Papa » Hibbard tenait « l'American Hotel » où était descendu Drake ; Peter Wilson présidait dignement aux destinées de l'épicerie, tandis que la scierie Brewer, Watson et Co. faisait vivre de nombreux habitants du village.

Mais, aussitôt après la réussite de la « folie Drake », Titusville bientôt dénommée la « Ville Reine », devient le centre de ralliement de tous les prospecteurs et connaît un si extraordinaire développement que sa population atteint, cinq ans plus tard, 10.000 habitants.

Vingt-cinq kilomètres plus au sud, Cornplanter suit la même destinée. Avant la grande ruée vers le pétrole, quelques

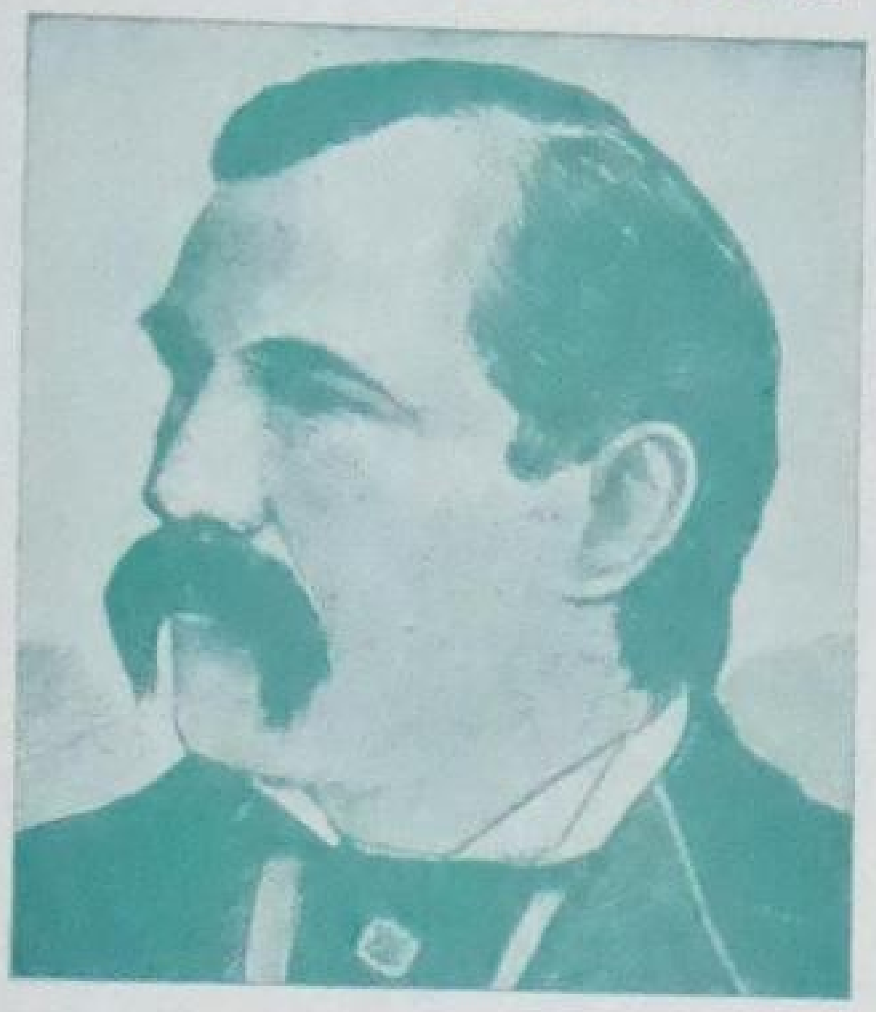
maisons et boutiques
d'étape pour les « f
qui veillent au bon
troncs d'arbres le lo
Alleghany. Après la dé
l'agglomération s'ac
change de nom en 186
(combien symbolique)
un gros bourg, poss
« Oil City Register »
plus de 8.000 habitan

Dans le périmètre
ghany et son affluen
des villes surgissent et
rapide cadence. Au n
Corry qui possède en
raffinerie de la région
partir de 1862 à Titus
de fer. A proximité
Funkville se crée, co
prospérité et est aband
après. Quant à Pi
Center, Rouseville, Pit
se disputent tour à to
capitale de la région p

Les villes se créent
sans aucun ordre ; to
sont construites en bo
d'alignement, au mil
des réservoirs. Pas d
rues pavées : entre l
maisons, la rue se
en un fleuve de bou
charrettes ; l'été, la p
passants. Parfois, dev
tations, on a aména
planches, et une ram
chevaux.

Dans ces villes, il n
pas de force de police

JOHN W. STEELE



BEN HOGAN

FRENCH KATE

LIZZIE TOPLING

John W. Steele ne tarde pas à devenir le plus célèbre et ses exploits lui font conférer le titre de « Prince du Pétrole ». A la mort de ses parents adoptifs, propriétaires de fructueux gisements, le beau et séduisant « Johnny » hérite de 200.000 dollars qui viennent s'ajouter à des redevances de 2.000 dollars par jour. Voulant « vivre sa vie » et « voir le monde », il se fixe comme but, dès qu'il atteint sa majorité, de jouer au joli cœur dans les cabarets et les tavernes de Philadelphie et de New-York et de céder aux caprices de son extravagante fantaisie qui lui fait, par exemple, louer tout un hôtel « pour ne pas être dérangé par les voisins ». Il dilapide en un temps record son immense fortune et doit bientôt vendre son exploitation, se déclarant en faillite. La liste de ses créanciers est des plus révélatrices, puisqu'elle va d'un vendeur de cigares à un avoué, en passant par un bijoutier, un liquoriste et un marchand de tables de billard. Et le beau Johnny termine tristement ses exploits comme charretier, en conduisant des attelages bien peu princiers qui transportent... du pétrole !

Plus heureux et plus avisé que John Steele, un aventurier d'origine suisse, Ben Hogan, ancien agent recruteur des armées nordistes au cours de la guerre de Sécession, amasse une fortune considérable en ouvrant dans un certain nombre de localités des tripots où l'on mène joyeuse vie et qui lui rapportent environ 1.000 dollars par jour. Devant cette débauche qui se généralise, les éléments sains de la population ne tardent pas à réagir, une vague de réforme s'étend sur la région pétrolière et Ben Hogan se voit forcé de fermer ses prospères établissements. Mais, comme il ne manque pas d'imagination, il transporte ses « associées » et ses caisses de whisky à bord d'un bateau à vapeur qu'il dénomme le « Palace Flottant ». L'Alleghany séparant le Comté où ses activités sont interdites de celui où elles sont tolérées, Hogan amarre son Palace sur la rive « libre » du fleuve et, à l'aide de quelques barques, organise un service de navette qui amène à bord de son « bateau de fleurs » les nombreux admirateurs de la « French Kate » et autres " Lizzie Topling. " Mais une réaction de plus en plus vive se manifeste à l'égard de Hogan : une nuit, certains défenseurs de la morale viennent rompre les amarres du navire qui dérive au fil de l'eau pour venir s'échouer finalement à plusieurs kilomètres de là, avec sa galante cargaison tout en larmes.

C'est du reste dans ce singulier Petroleum Center, célèbre par ses filles et ses ivrognes que, non sans quelques péripéties, s'établit la première église ! Le promoteur de cette initiative est un fermier que vient d'enrichir le pétrole. Il réunit auprès de ses coreligionnaires les 150.000 dollars qui permettront la construction de la chapelle projetée et remet la somme à un ami. Le lendemain on retrouve celui-ci chloroformé et délesté de son argent. Mais sans se laisser abattre ni décourager, l'entreprenant et religieux fermier collecte une nouvelle somme de 150.000 dollars. Quelques semaines après, la chapelle peut s'ouvrir au culte.

Poussés par le besoin de réagir et la nécessité de se protéger contre la brutalité de l'existence quotidienne, certains prospecteurs forment des groupements d'inspiration religieuse. Des piétistes, d'origine allemande, créent ainsi à Tidioute une communauté appelée l'Economite Society dont les membres doivent s'engager à suivre des règles de conduite bien définies... ce qui n'empêche du reste nullement la communauté, qui ne travaille jamais le dimanche, de forer entre 1860 et 1873 soixante-dix puits qui lui rapportent de très appréciables revenus.

J. R.

*(A suivre.)*

Le " palais flottant " de Ben Hogan, à son arrivée à Parker, sur la rivière Alleghany.

**N. B. — La majeure partie de cette documentation et les illustrations proviennent de l'excellent ouvrage " Early days of Oil " de M. Paul Giddens, conservateur du Musée Drake à Titusville.**

# la lave émaillée

Peinture d'une échelle d'étiage, à l'atelier de décoration.

## une industrie particulière à l'Auvergne

***Nous devons ce fort intéressant article sur l'industrie auvergnate très peu connue de la lave émaillée, à M. CHAIGNOT, spécialiste industriel de la Région de Clermont-Ferrand. Nous sommes heureux de le féliciter et de le remercier de cette communication.***

Il s'est développé dans le Puy-de-Dôme, à Riom, au pied de la chaîne des Puys, une industrie unique en France : la *lave émaillée*. Cette industrie est exploitée depuis 1898 par M. M. Seurat, à l'usine Saint-Martin.

La lave provient des gisements de Volvic, village situé sur les contreforts du Massif Central et dominé par le Puy-de-Dôme. C'est une roche naturelle qui fut émise à l'état de fusion par les volcans d'Auvergne, à l'ère tertiaire, pierre très dure, puisqu'elle raye même le verre. Elle doit à son mode de formation de ne pas présenter de lit de carrière, comme les calcaires, ou de plan de clivage, comme les schistes ; aussi son homogénéité est-elle très grande.

La coulée de lave, située à flanc de coteau occupe une grande surface, et une soixantaine de carrières sont en exploitation à Volvic et aux environs. L'usine de traitement de la lave est bâtie au fond de la vallée, car elle a de grands besoins en eau ; de plus, en hiver, le froid excessif des hauteurs empêcherait l'utilisation de l'eau dans l'atelier de sciage, difficile à chauffer. La proximité des carrières crée des conditions d'achat très favorables pour l'usine, et permet à celle-ci d'obtenir pour l'émaillage des blocs de la pierre la plus régulière et la plus fine.

Les blocs de lave, une fois rendus à l'usine, sont découpés en plaques par des châssis à lames multiples, constamment arrosés par un mélange abondant de sable et d'eau. Ces châssis peuvent découper 50 plaques à la fois. Ils sont analogues à ceux utilisés dans d'autres régions pour le sciage du marbre et sont assez précis

Une table d'orientation en lave émaillée (photo Seurat).

Une carrière de lave à Volvic.

pour débiter des plaques épaisses de 10 mm. seulement.

Ces plaques sont tronçonnées à la demande, puis polies. Elles sont alors recouvertes au pistolet d'un émail au plomb aussi résistant que la lave elle-même et qui, après cuisson, fait entièrement corps avec elle. Elles reçoivent également la décoration, puis sont cuites à 1.000° dans de grands fours à mouffle, chauffés au fuel oil léger. Pendant la

Vue générale de l'Usine Saint-Martin, à Riom.

cuisson, les plaques sont placées debout à l'intérieur du mouffle et sont maintenues en place par deux couteaux en terre réfractaire, ce qui représente l'avantage de ne laisser que de légères empreintes sur les bords émaillés des plaques.

Après avoir vu rapidement la fabrication de la lave émaillée, examinons ce qui fait l'intérêt de ce matériau.

De par son origine, cette roche a déjà été cuite et rendue homogène par fusion dans les volcans. Aussi peut-elle sans inconvénient, et pratiquement sans déformation, supporter les 1.000° nécessaires à la cuisson de l'émail, alors que des pièces hétérogènes ou du marbre seraient décomposés.

Cette particularité est très intéressante, car elle permet d'obtenir, sans déformation, des plaques de grandes dimensions (jusqu'à 3 m²). Les autres produits céramiques comme la faïence ou la porcelaine ne peuvent être émaillés sans déformation que pour des petites pièces. Il est juste de faire remarquer qu'il est possible de réaliser également des pièces émaillées de grandes dimensions en tôle ou en fonte ; mais dans ce cas le support ne résiste pas aux acides et risque une détérioration rapide qui en empêche l'emploi partout où la corrosion est à craindre, en particulier dans l'industrie chimique.

1

2

1. Le dégrossissage des blocs de lave s'effectue à la carrière même, à Volvic.

2. Les blocs sont débités en plaques par un châssis à lames multiples.

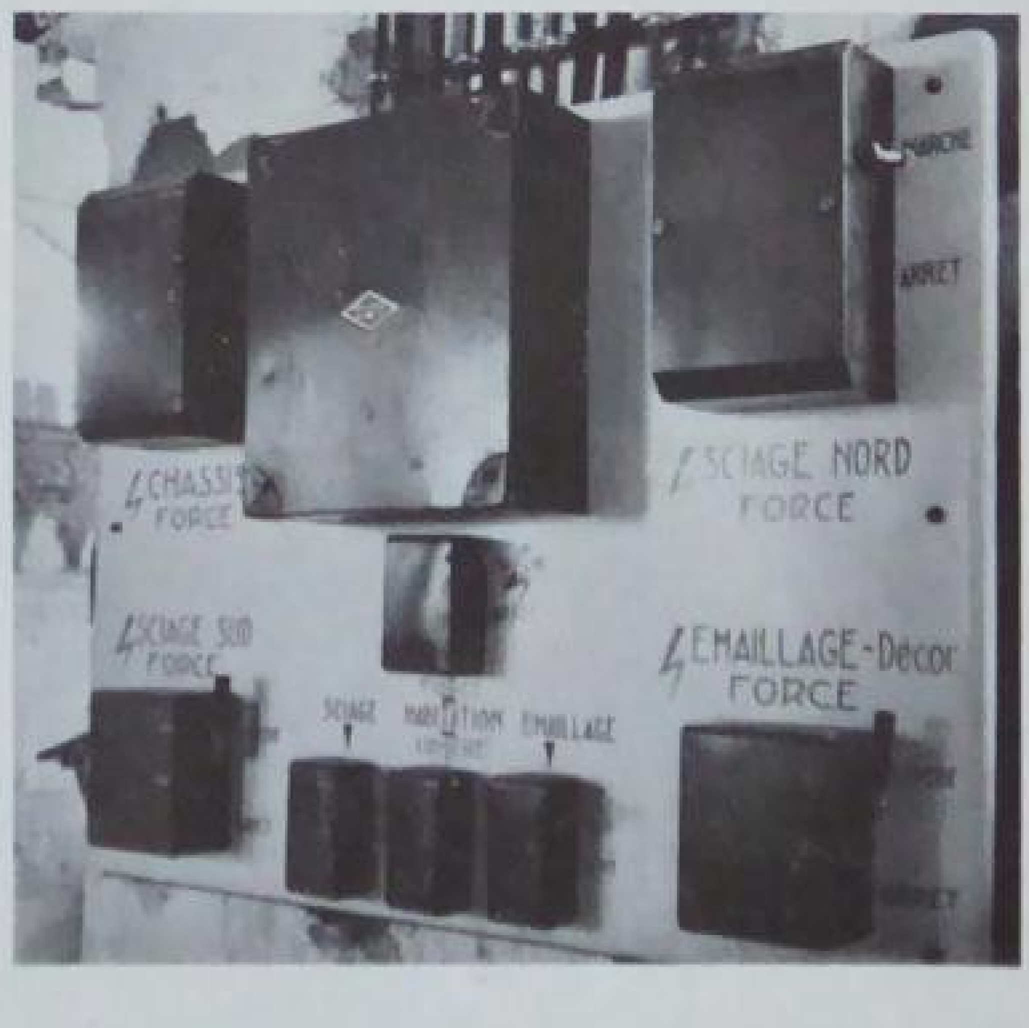
3. Les plaques sont ensuite tronçonnées par une scie circulaire mobile.

4. On procède à l'émaillage au pistolet d'une paillasse de laboratoire.

5. Un des fours à mouffle, ouvert après cuisson. A gauche en bas, une rampe de 3 brûleurs. Il y a une rampe semblable de l'autre côté du four.

A Clermont-Ferrand, une devanture en lave émaillée.

Un tableau de commandes en lave émaillée.



Rappelons que la lave émaillée est insensible au gel, à l'humidité, aux agents atmosphériques et aux réactifs corrosifs même les plus concentrés.

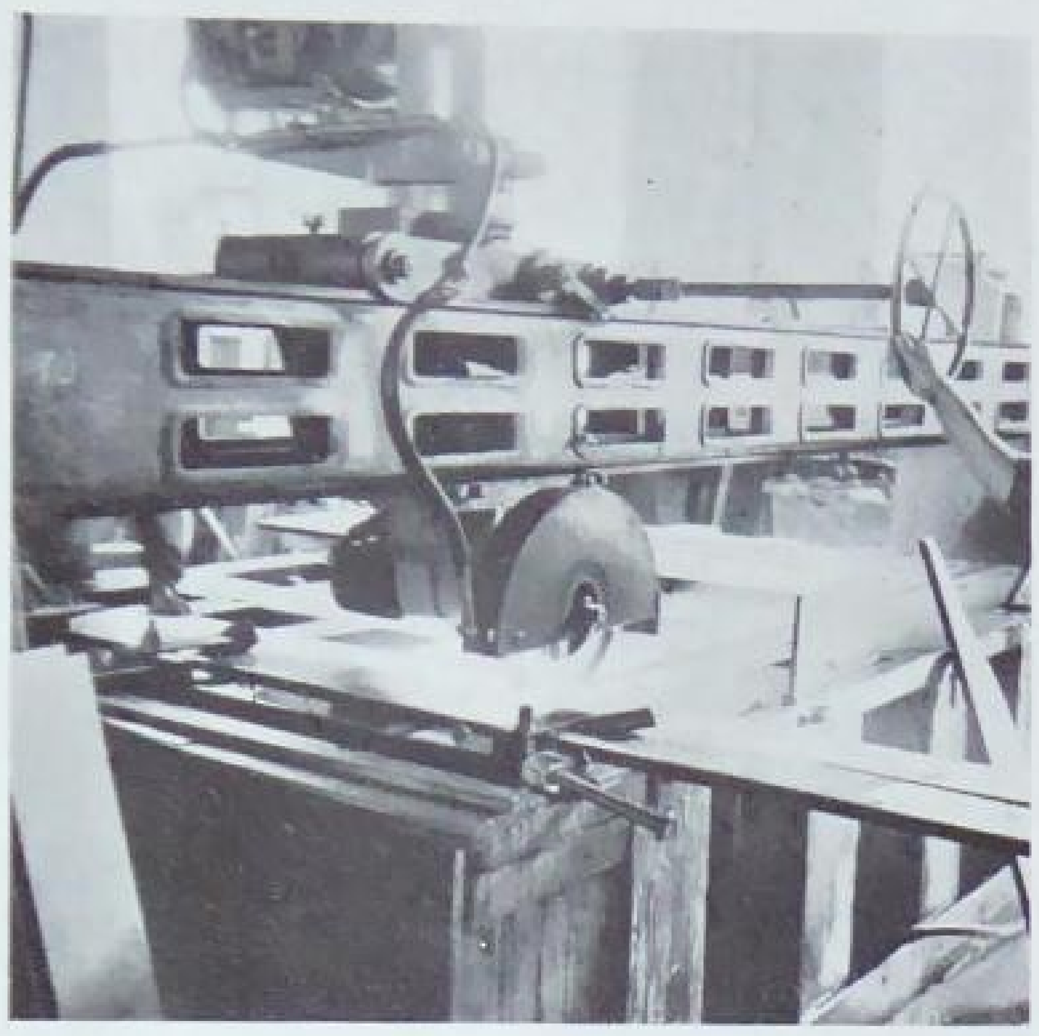
Tous ces avantages ont valu à la lave émaillée de nombreuses utilisations. Les grandes plaques, émaillées en blanc, servent principalement au revêtement des tables de laboratoire, des tables d'hôpitaux, des tables de dissection. Peinte avec des émaux de couleur ou décorée avec des couleurs vitrifiables, la lave émaillée sert à de nombreuses fabrications. Les plaques indicatrices des rues de Paris sont maintenant faites avec ce matériau, ce qui rend leur teinte indélébile. Les échelles d'étiage des grands barrages comme Laigle, Donzère, Bort-les-Orgues, Génissiat, etc., sont également en lave émaillée et là encore ni l'eau ni le soleil ne peuvent en altérer les coloris. Citons aussi d'autres emplois plus courants tels que : cadrans d'horloges, plaques commémoratives et panneaux de signalisation routière.

Le Touring-Club de France a fait exécuter par l'usine Saint-Martin plus de 200 tables d'orientation en lave émaillée. Installées dans des lieux très divers, elles présentent pour notre pays un intérêt touristique certain. Quels que soient leur point d'implantation, sous n'importe quel climat, elles résistent parfaitement aussi bien aux intempéries sur les sommets des plus hautes montagnes qu'aux projections d'embruns ou d'eau de mer sur les sites côtiers. Enfin, un maître artisan de Riom exécute en lave émaillée des sujets décoratifs inspirés du folklore auvergnat.

Cette industrie originale qui exploite les ressources minérales si abondantes en Auvergne constitue, en fait, un véritable monopole français. Malgré tout l'intérêt qu'elle présente, la lave émaillée semble assez peu connue. Quand ses propriétés si particulières seront davantage diffusées, elle constituera certainement un article d'exportation intéressant.

CHAIGNOT.

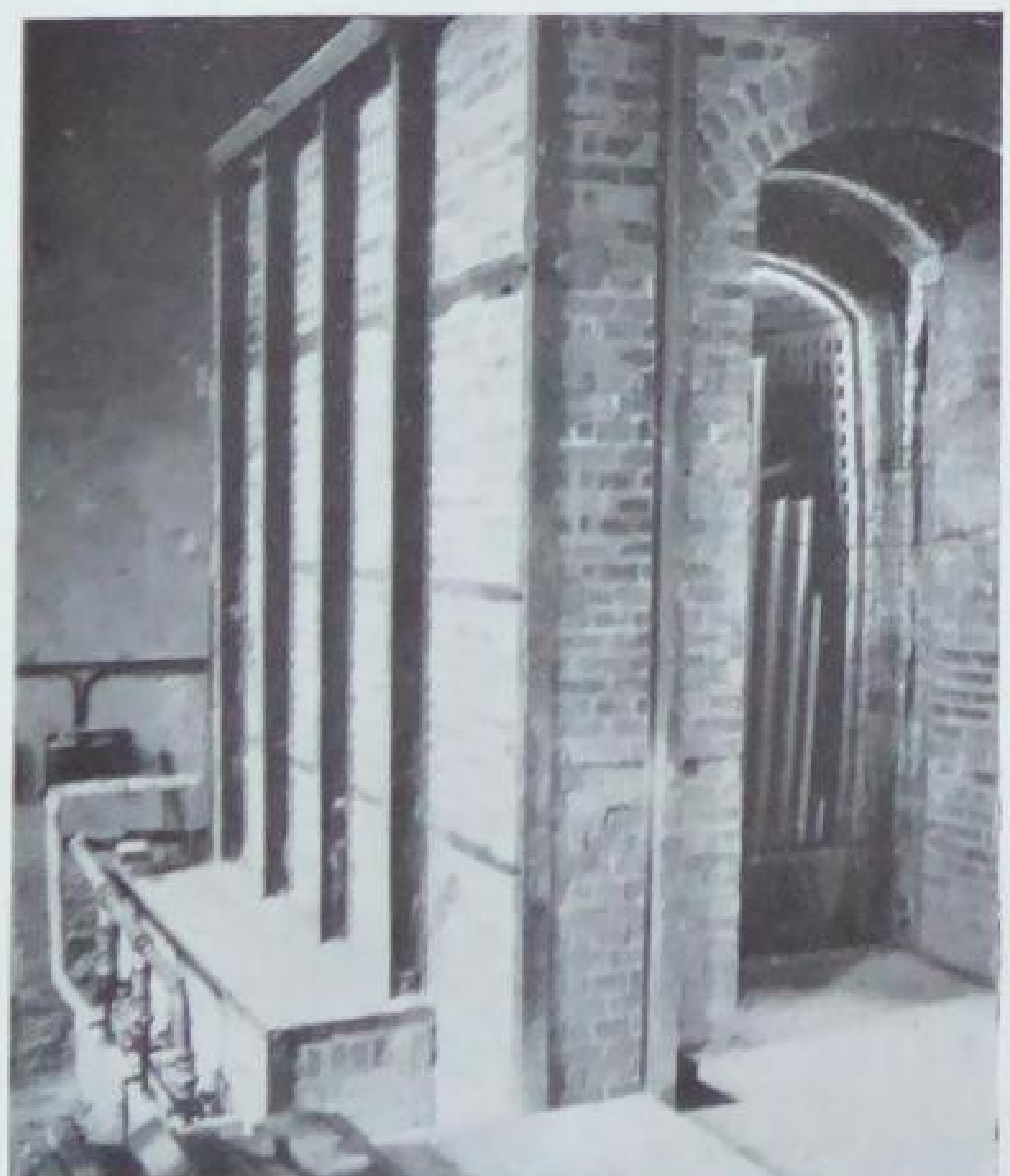
3

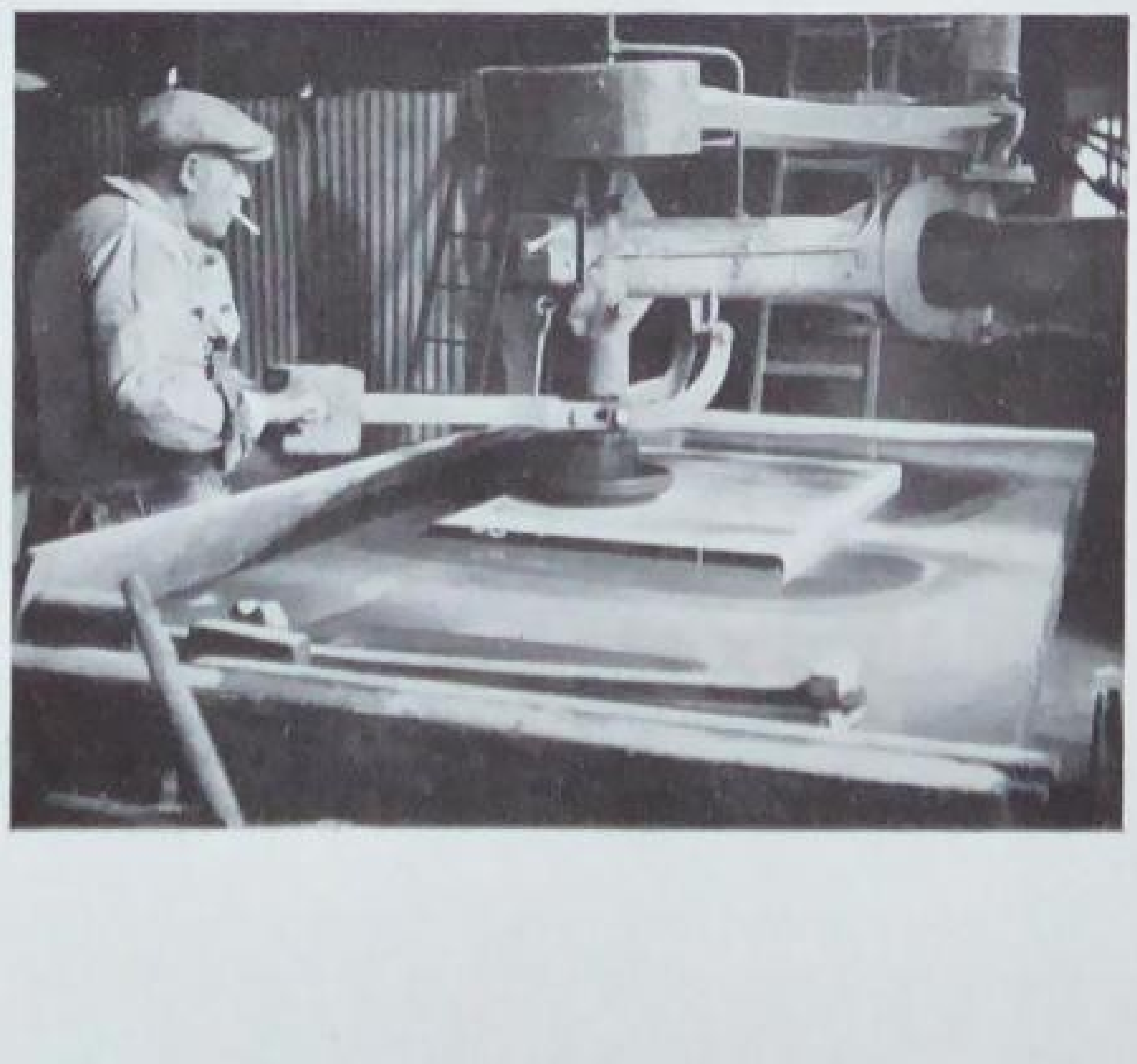


4

Une station de chemin de croix, en lave émaillée, érigée à Villars-de-Lans en commémoration des combats du Vercors (Photo René, à Villard-de-Lans).

5



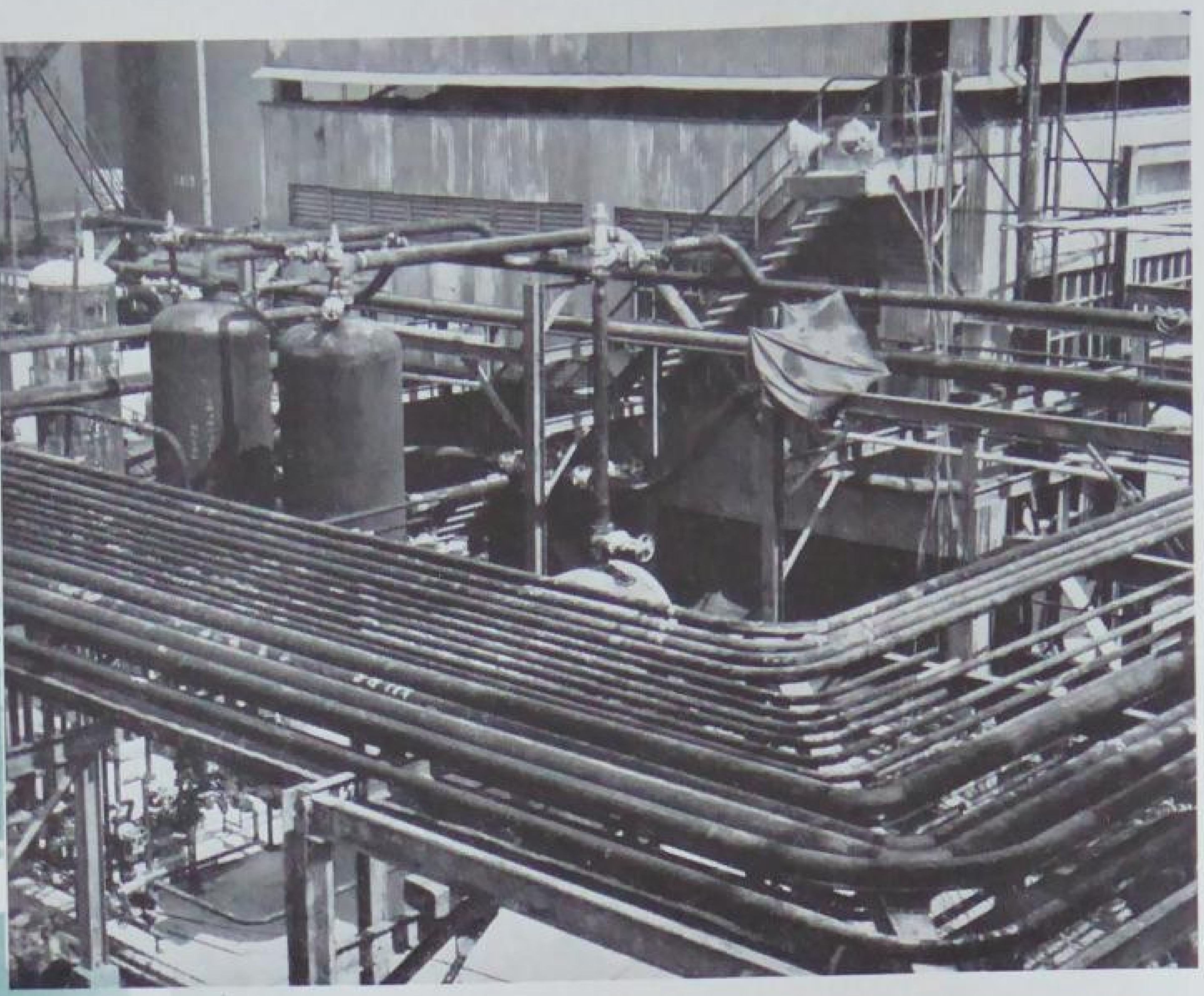


Les plaques de lave sont soigneusement polies et poncées avant l'émaillage.

*Ci-dessous,* Tours de récupération de l'unité de déparaffinage.

Le four de l'unité de désasphaltage, en construction.

Complexité des " lignes ".



## *Les nouvelles unités de désasphaltage et de déparaffinage*

# A LA RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

On peut voir actuellement à la raffinerie de Port-Jérôme un chantier en grande activité dans le groupe du traitement des huiles de graissage. Il s'agit de la construction de deux unités nouvelles : le *désasphaltage au propane* et le *déparaffinage au propane* dont la mise en route est prévue pour la fin de cette année.

Le démarrage de ces unités marquera une étape décisive dans la fabrication des lubrifiants : la raffinerie de Port-Jérôme sera alors capable de produire des huiles de qualité comparables aux meilleures existant sur le marché mondial. On conçoit l'importance que revêt, pour la Société, la mise en service de ces nouvelles installations ; aussi, nous pensons que nos lecteurs seront intéressés par un bref exposé sur les principes de ces unités, ainsi que par quelques détails typiques de leur montage.

### Pourquoi désasphalter au propane ?

La lubrification des cylindres des moteurs modernes et des machines à vapeur hautement surchauffée exige des huiles qui demeurent stables aux températures élevées de fonctionnement.

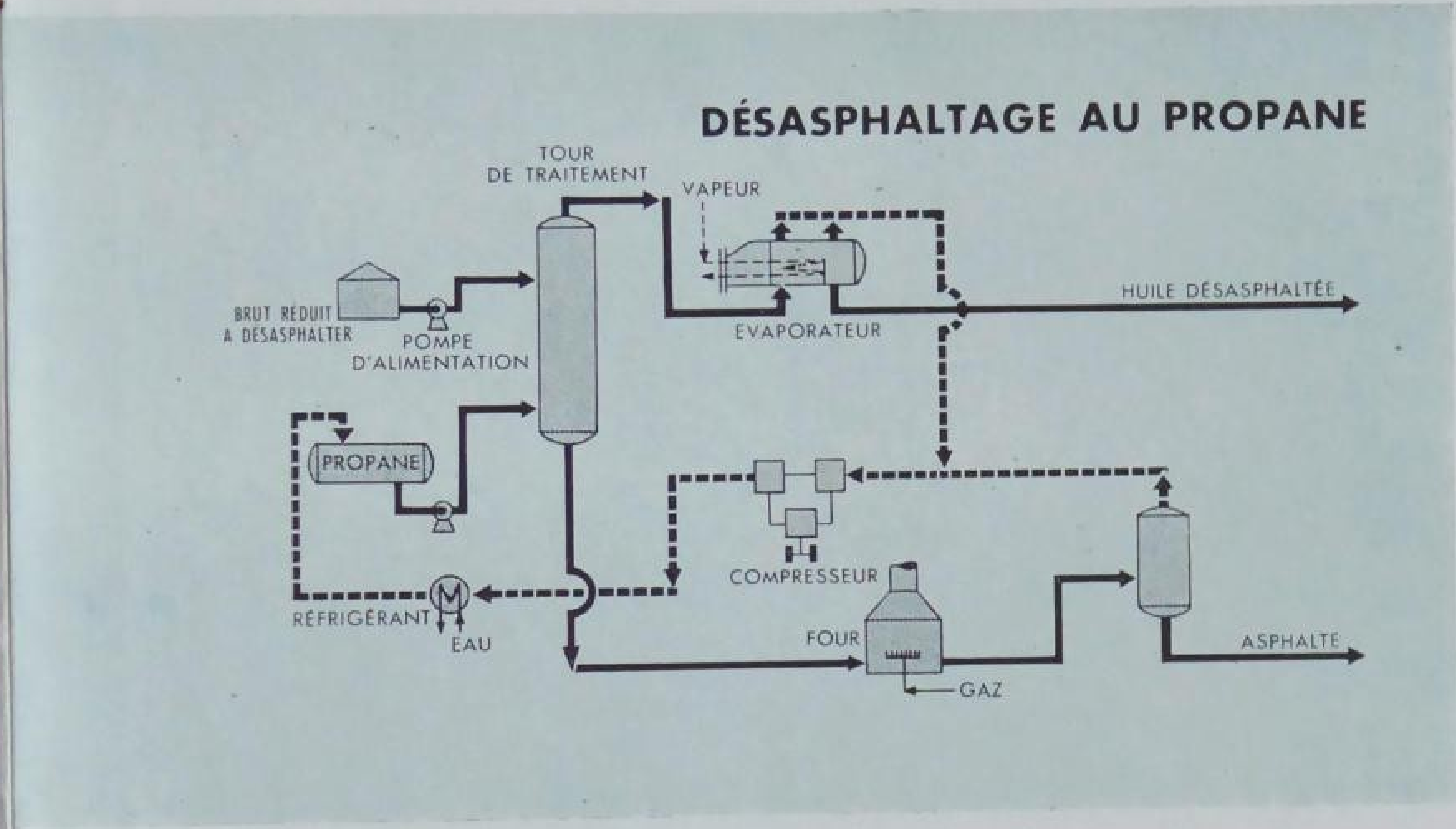
Dans les débuts, tant que la demande fut restreinte et que le brut de Pennsylvanie fut extrait en quantité suffisante, il n'y eut pas de difficultés. Le résidu de distillation de ce brut, après un léger traitement à l'acide sulfurique, donnait des huiles cylindres d'une qualité bien supérieure aux exigences de l'époque.

L'épuisement des champs de Pennsylvanie et le développement industriel obligèrent les raffineurs à rechercher dans des bruts d'origines diverses des huiles cylindres de qualité. Il fallut alors avoir recours aux bruts asphaltiques, et ainsi

fut posé le problème de la *séparation de l'asphalte* de l'huile cylindre. Cette séparation a d'abord été effectuée par distillation.

La mise au point des unités de distillation dites « Pipe Stills » permit de séparer économiquement des fractions d'huile cylindre, mais elle n'apporta pas la solution totale. La production d'huile cylindre était limitée, en viscosité et en quantité.

Lorsque, vers 1935, apparurent les premières unités de désasphaltage au propane, le procédé se répandit rapidement. Il évitait la partie difficile de la distillation sous vide au pipe-still : l'extraction de l'huile cylindre et, de plus, il permettait d'extraire totalement les parties les plus visqueuses et les plus stables à chaud.




## Principe et schéma du désasphaltage

Le désasphaltage au propane consiste essentiellement à traiter par du propane liquide la partie lourde du brut qui contient l'asphalte et l'huile cylindre.

Dans des conditions bien déterminées de température et de dilution, le propane possède la propriété de précipiter l'asphalte de la solution propane-brut réduit, tandis que l'huile désasphaltée reste en solution dans le propane.

L'opération est réalisée suivant ce schéma simplifié.

Le traitement se fait à contre-courant dans la tour de traitement, laquelle, évidemment, travaille sous pression (35 kg/cm² environ) puisque, comme chacun le sait, le propane est gazeux à la température ordinaire.

Le propane, plus léger, s'élève dans la tour, précipite l'asphalte du brut réduit qui, plus lourd, s'accumule et s'évacue par le bas, tandis que l'huile cylindre en solution dans le propane est entraînée vers le sommet de la tour. Il ne reste plus qu'à séparer le propane de l'huile et de l'asphalte, le condenser et le remettre dans le cycle.

Il sortirait du cadre de cet exposé de s'étendre plus longuement sur la théorie de l'action du propane sur le brut réduit et sur l'importance des facteurs de température et de dilution. Retenons seulement que l'huile cylindre désasphaltée dans des conditions optima ne contient plus d'asphalte ni de résines ; elle subit aisément les traitements ultérieurs en donnant finalement un lubrifiant ayant un indice Conradson très faible, c'est-à-dire laissant le minimum de dépôts charbonneux dans les moteurs.

## Appareillage

L'unité, dont le débit d'alimentation en brut réduit sera d'environ 300 m³ par jour, est construite avec du matériel courant de raffinerie. Les appareils ont été évidemment calculés pour supporter des pressions de 20 à 40 kg/cm², mais ces pressions n'ont rien d'extraordinaire dans notre industrie ; elles sont de l'ordre des pressions utilisées dans les unités de cracking.

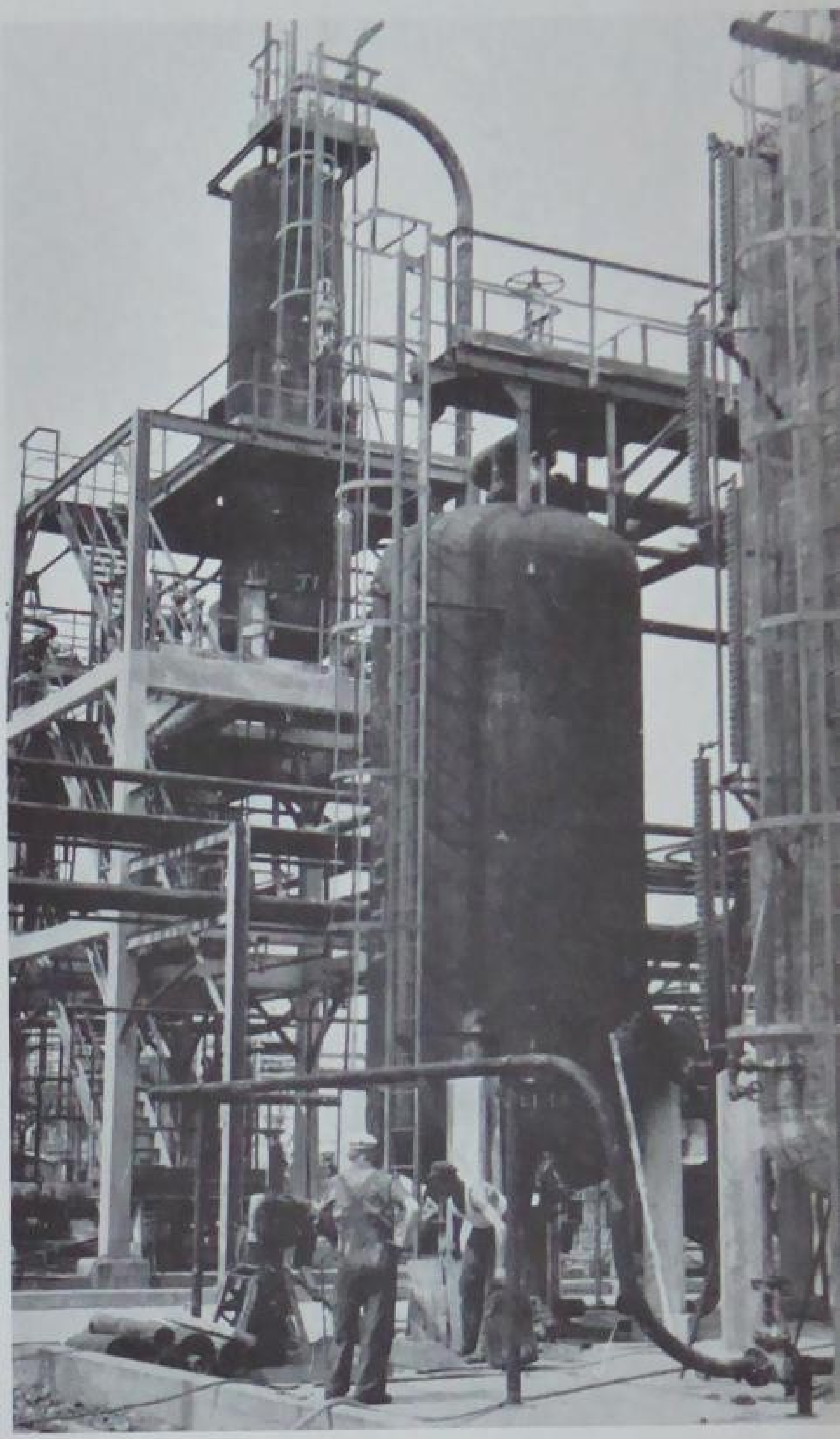
Les appareils intéressants à signaler sont :

*a*) les pompes d'alimentation de propane, que l'on voit ici en cours de montage. Ce sont des pompes du type centrifuge à 3 étages, actionnées par une turbine à vapeur fonctionnant avec de la vapeur à 40 kg ; ces pompes refoulent à une pression de 42 kg/cm².

*b*) Le four qui servira à séparer l'asphalte du propane. Il peut sembler paradoxal d'utiliser un four pour séparer, de l'asphalte, un produit qui normalement bout à — 42° C, et pourtant cela est indispensable. C'est une vérification des lois physiques énoncées par Raoult il y a plus de soixante ans (il est permis de penser que ce savant physicien n'avait pas prévu une telle application de ses travaux !).

Le four, que l'on voit en construction sur notre photo est d'un type nouveau à la raffinerie : il est du type vertical avec quatre brûleurs placés verticalement sur la sole du four ; les tubes tapissent les parois verticales et le plafond.

Il va de soi que la qualité de sa construction est telle qu'elle écarte tout danger d'incendie ou d'explosion.



*Ci-dessus*, bac de refroidissement et contacteur.

## DÉPARAFFINAGE AU PROPANE

### Pourquoi déparaffiner ?

La présence de paraffines solides dans une huile lubrifiante est généralement nuisible car il en résulte à basse température une perte de fluidité qui empêche la circulation normale de l'huile dans les moteurs.

Dans le raffinage des huiles par traitement sélectif, on cherche à concentrer les carbures paraffiniques dans le raffinat, pour améliorer l'indice de viscosité, mais, en même temps, on augmente la concentration des paraffines solides.

Les deux termes : paraffines et carbures paraffiniques peuvent prêter à confusion. Rappelons, pour ceux qui ont quelques notions de chimie organique que les carbures saturés en C 20 à C 25, c'est-à-dire les carbures correspondant aux huiles de graissage sont solides à la température ordinaire pour les carbures à chaîne droite ; mais quand la chaîne se ramifie (et plus elle se ramifie), les carbures restent liquides ou semi-liquides à basse température. Les premiers sont appelés *paraffines* et sont indésirables dans les huiles de graissage ; les autres, au contraire, forment la structure idéale de ces huiles.

Pour les premiers prospecteurs, la chance a voulu que les fractions lubrifiantes retirées du brut de Pennsylvanie soient constituées uniquement de carbures paraffiniques à chaîne ramifiée et non pas de paraffines solides.

Ainsi que nous l'avons déjà signalé à propos du désasphaltage, ce brut « en or » s'épuise et il est absolument nécessaire d'extraire des huiles à haut indice de viscosité de nouveaux bruts paraffiniques. Malheureusement, ces bruts contiennent à la fois les carbures paraffiniques et les paraffines indésirables, d'où la nécessité d'étudier et de créer des installations pour séparer ces dernières.

Rappelons que la France est très bien approvisionnée en bruts paraffiniques avec les champs de Moyen-Orient. Les huiles retirées de ces bruts, après traitement du solvant et déparaffinage, sont de haute qualité.

### Principe du déparaffinage

Le principe est simple : on dilue l'huile à déparaffiner avec un solvant complètement miscible à l'huile dans lequel la paraffine est insoluble à basse température. On refroidit le mélange pour insolubiliser la paraffine, on sépare par filtration ou centrifugation la paraffine solide ; il ne reste plus qu'à récupérer le solvant.

Il existe plusieurs procédés de déparaffinage qui diffèrent suivant le solvant choisi et la méthode de séparation de la paraffine. La raffinerie de Port-Jérôme a en construction un déparaffinage au propane ou « Propane Dewaxing » dont voici un schéma très simplifié :

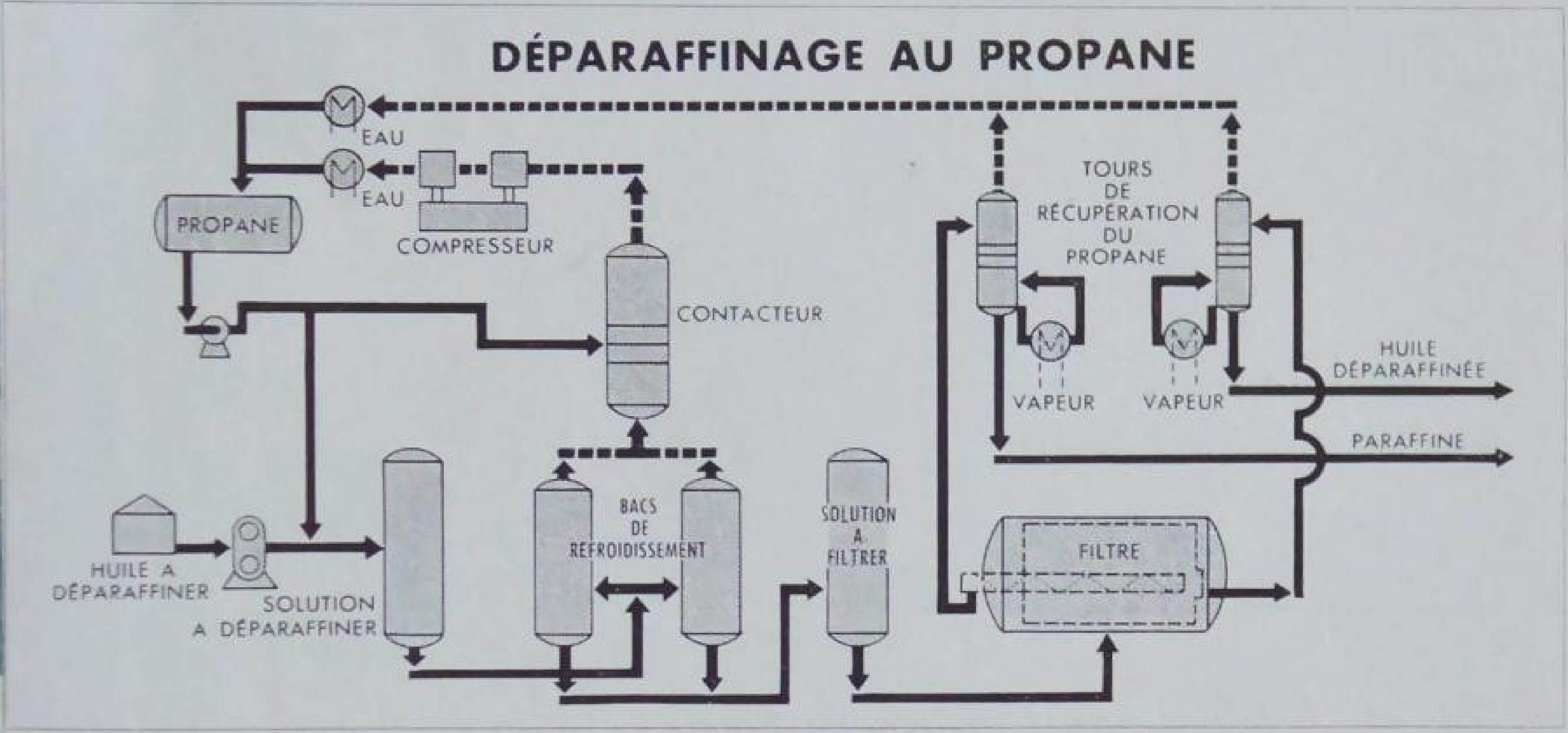
L'unité a été calculée pour un débit de 190 m³ par jour. L'huile à déparaffiner est mise en solution dans le propane liquide qui agit à la fois comme agent de déparaffinage et comme agent frigorifique. La solution est refroidie par évaporation d'une partie du propane au moyen d'un compresseur. C'est sur ce principe que sont conçus les appareils réfrigérateurs du type dit « à compresseur ».

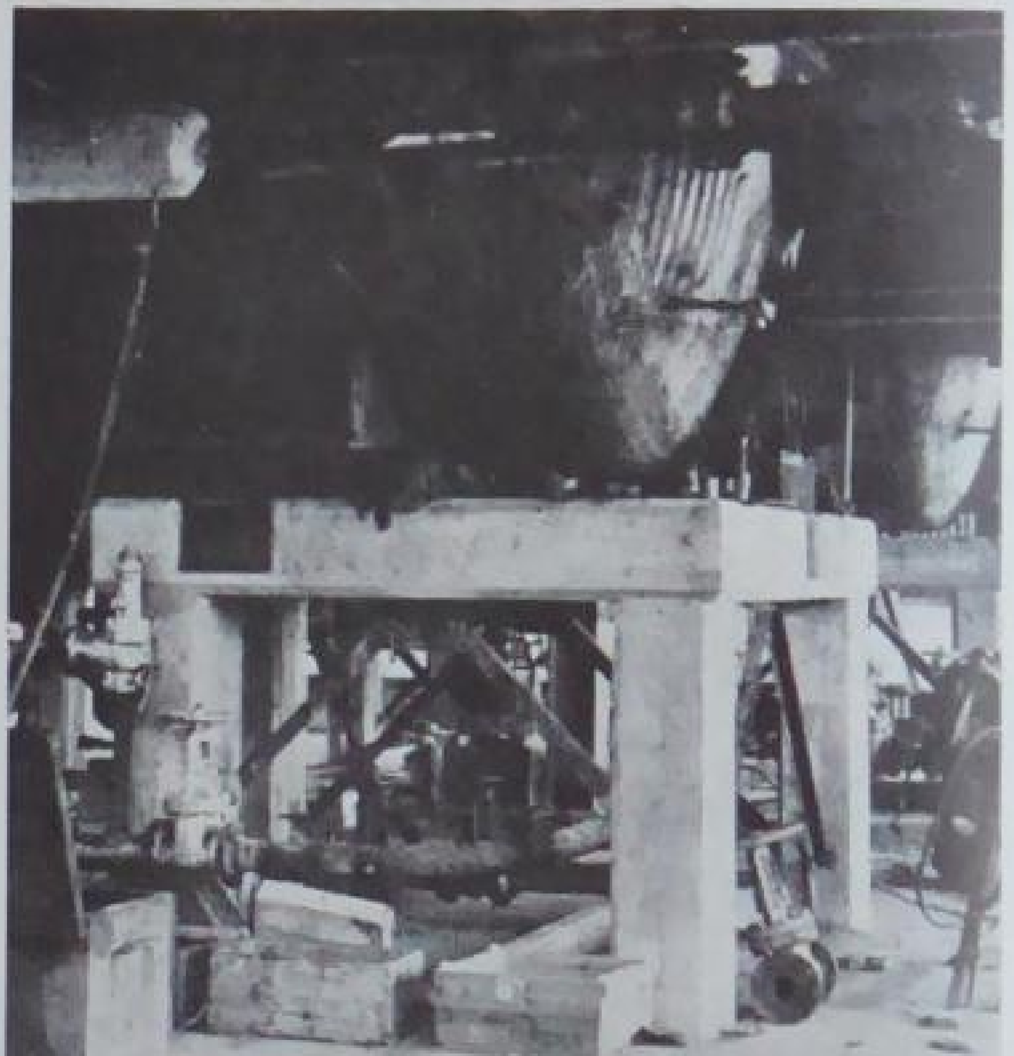
Dans la solution refroidie, la paraffine a cristallisé. On la sépare au moyen d'un filtre rotatif qui, automatiquement, élimine le gâteau de paraffine. La récupération de propane se fait très facilement dans deux tours, munies de rebouilleur à vapeur.

L'unité de déparaffinage ainsi présentée paraît relativement simple ; dans la pratique, il en est tout autrement : c'est une des unités les plus complexes de la raffinerie.

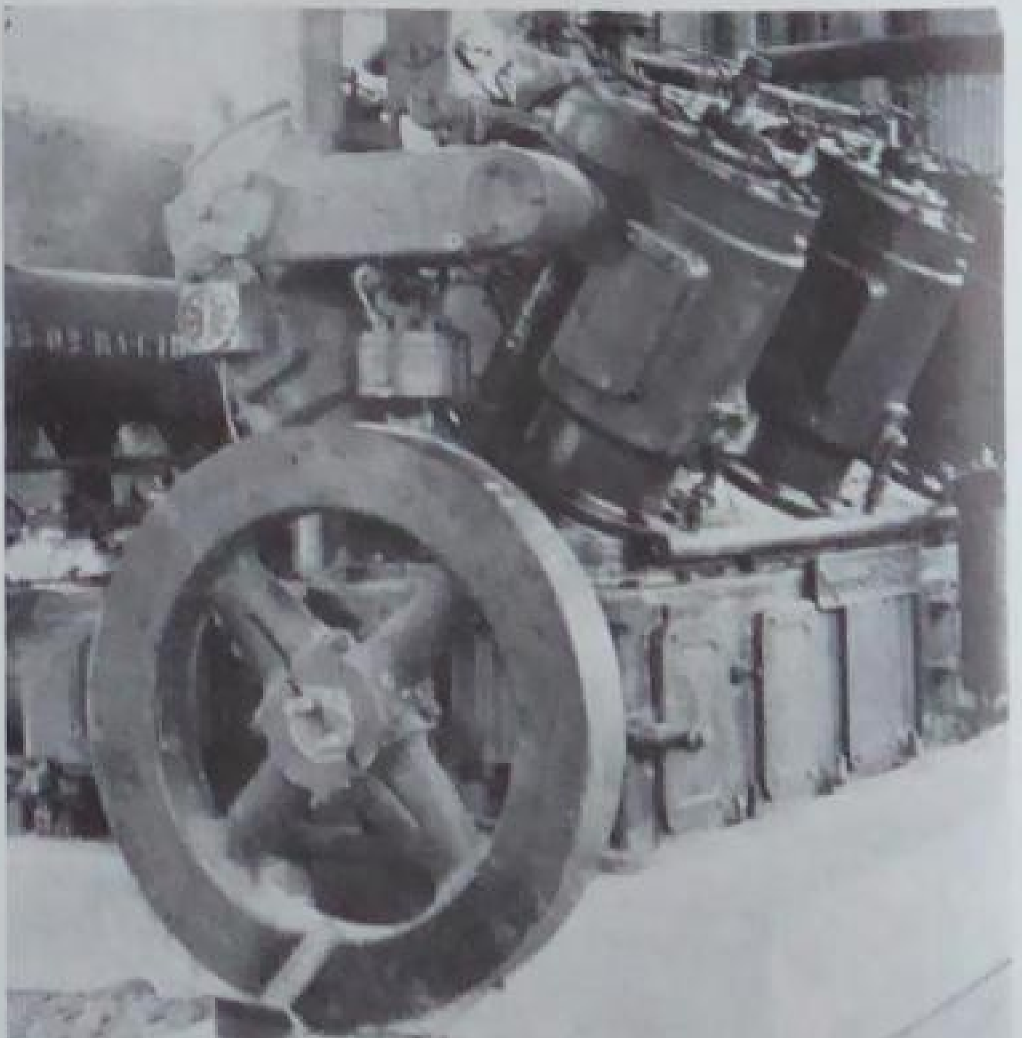
En plus des appareils et des lignes générales dites « lignes de process », il y a de nombreux dispositifs et de nombreuses lignes dites « lignes d'utilités » pour assurer la bonne marche et la sécurité des opérations. Les quelques photographies que nous présentons donnent une idée de la complexité de l'installation.

Vue d'ensemble de la salle des filtres.



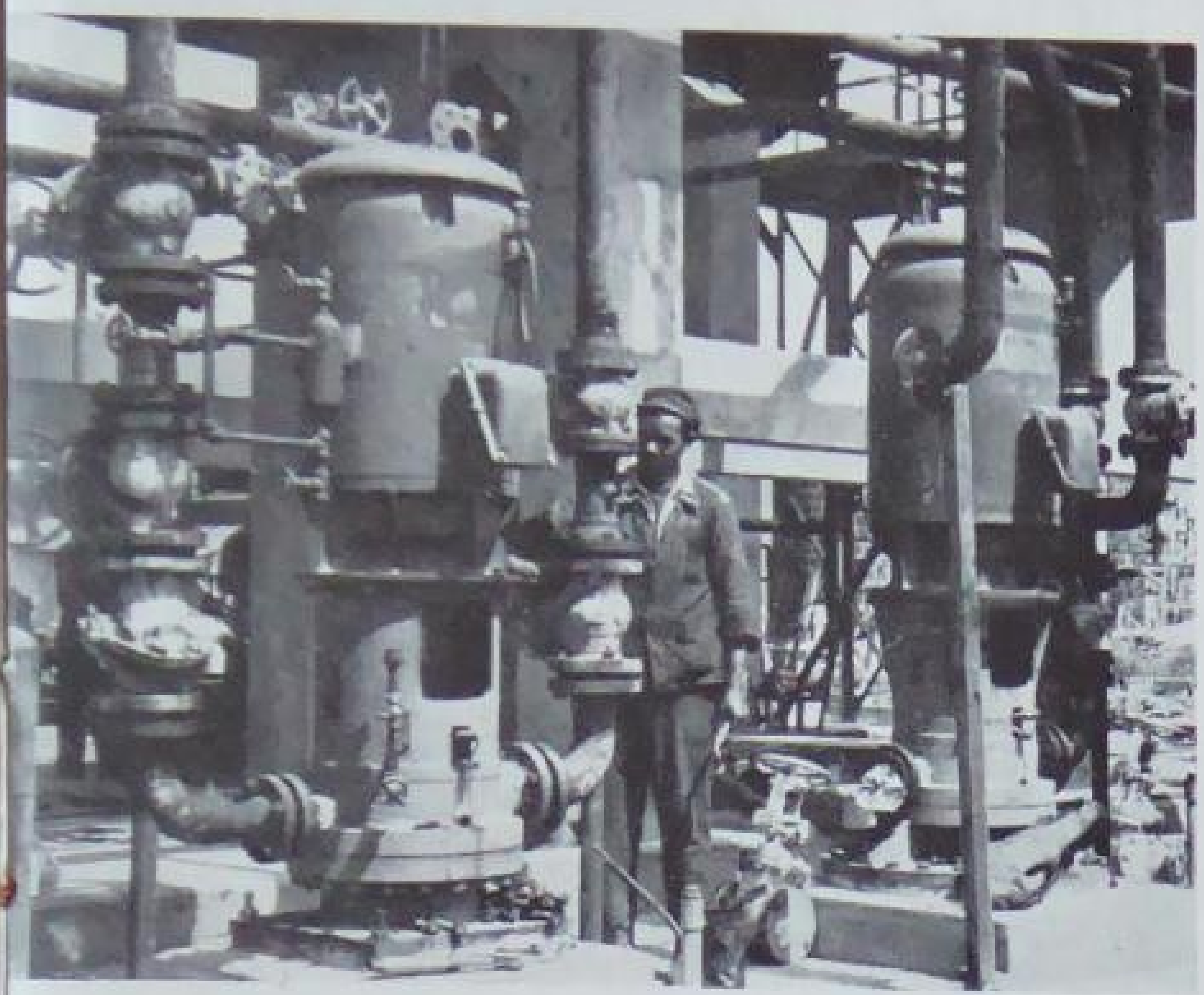
*Ci-dessus,* la salle des filtres.
*Ci-dessous,* un compresseur.



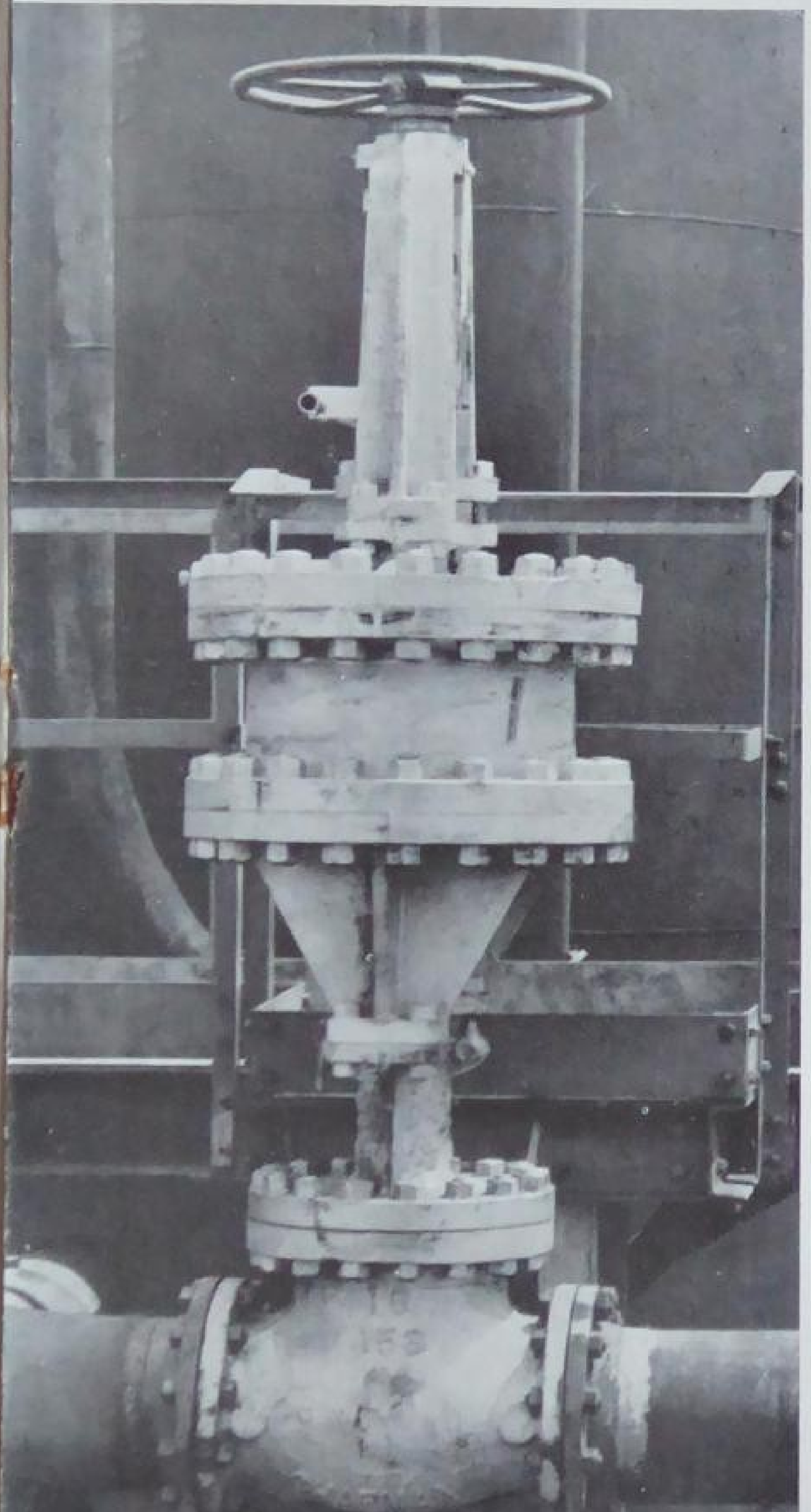
## Appareillage

Une première question s'est posée : en quelle qualité d'acier construire cette unité ?

L'acier ordinaire ne peut être utilisé; à — 40° C, température de refroidissement atteinte, celui-ci casse comme du verre (cette mésaventure est arrivée aux tanks Allemands en 1941 devant Moscou, et a été une des causes de leur défaite !). Il était possible d'utiliser un acier au nickel qui résiste au froid, mais à quel prix ! Heureusement, la sidérurgie française est actuellement capable de fabriquer un acier spécial dit « acier calmé », qui résiste au froid, et dont le prix est à peine supérieur à celui de l'acier ordinaire.



*Ci-dessus*, deux pompes verticales.
*Ci-dessous*, moteur valve.



Les appareils principaux sont les compresseurs et les filtres dont nous montrons les salles en cours de montage.

Chaque compresseur est entraîné par un moteur 6 cylindres, la pression de refoulement est de 13 kg/cm², la quantité de gaz aspiré est d'environ 30 m³ à la minute. Chaque groupe moteur et compresseur a un encombrement de 15 m² ; son poids est de 25 tonnes.

Les filtres rotatifs ont une surface de filtration de 28 m², ils travaillent sous pression et ont un dispositif pour détacher la paraffine à chaque rotation du filtre et l'entraîner à l'extérieur par une vis d'Archimède.

Parmi les autres appareils typiques, signalons les *pompes* pour véhiculer la solution d'huile dans le propane et les *motor-valves*. Pour la manœuvre des bacs de refroidissement, il serait très difficile pour un opérateur d'ouvrir et de fermer plusieurs vannes en quelques minutes. Ces vannes sont commandées à distance et mues mécaniquement.

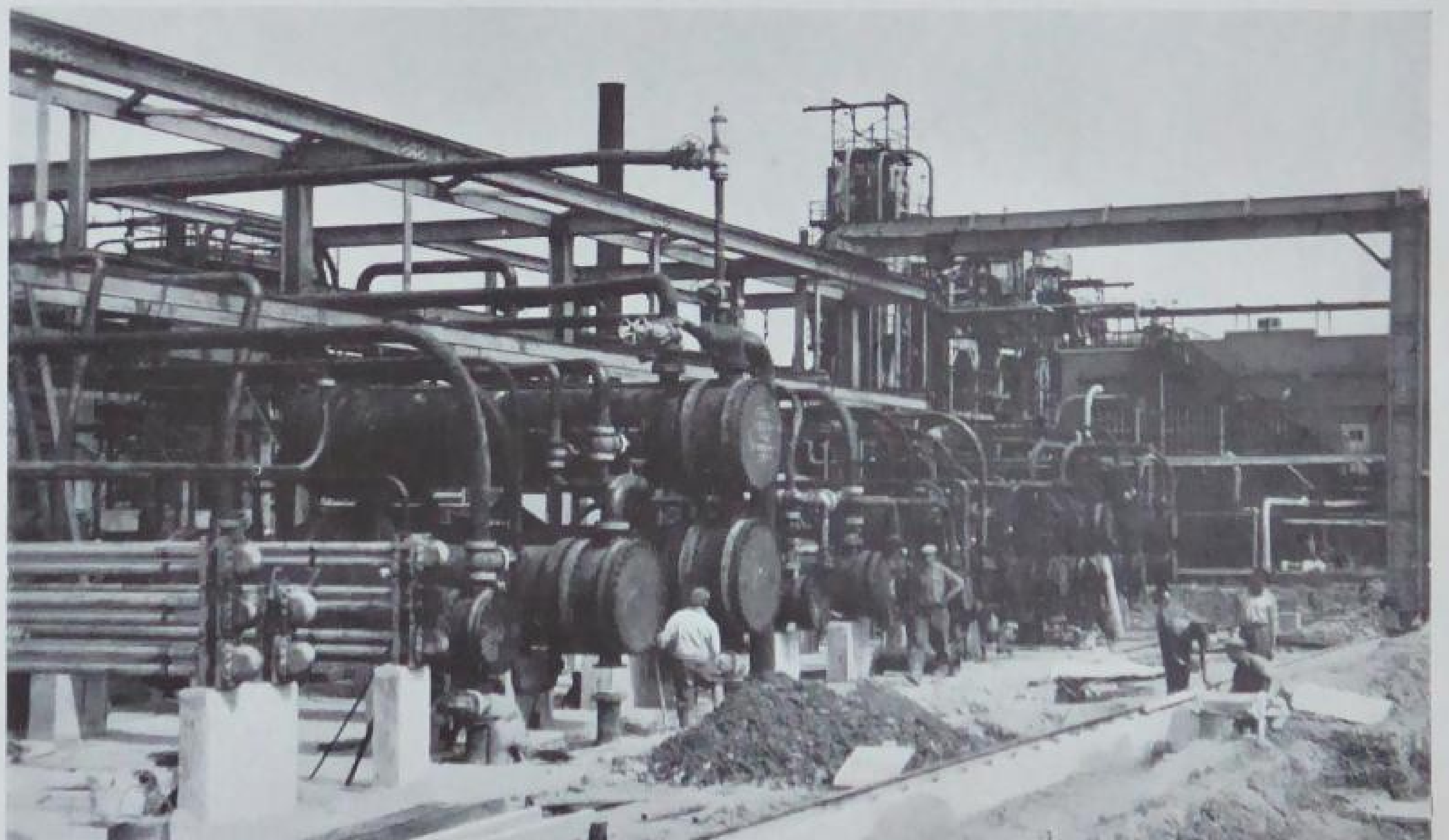
De nombreux appareils automatiques seront installés pour assurer une marche correcte de l'installation, et en complément, plusieurs appareils d'alarme seront prêts à signaler immédiatement toute fuite de gaz combustibles qui pourrait se produire sur l'unité.

Enfin, les dispositifs d'évacuation sont très importants, ils permettent, dans un temps relativement court, d'assurer la sécurité totale. Ils sont d'ailleurs communs aux deux unités de désasphaltage et de déparaffinage. La torche de sécurité a une hauteur de 60 mètres avec allumage automatique ; en cas d'alerte, toute la région serait illuminée.

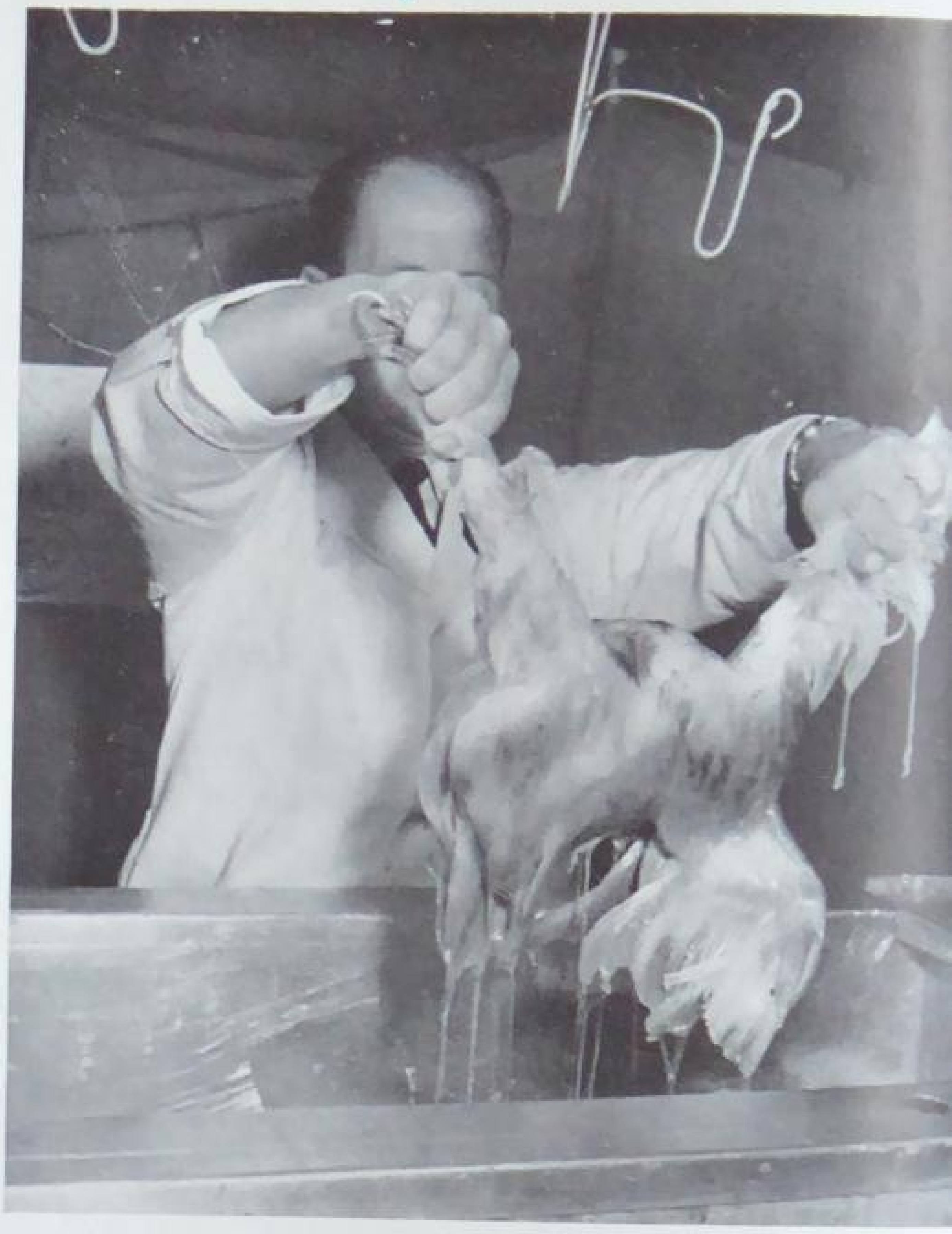
La charpente métallique de la torche de sécurité.

Nous espérons que ces quelques données bien succinctes permettront à nos lecteurs d'avoir quelques notions sur le désasphaltage et le déparaffinage et, en même temps, de se faire une idée de l'importance des installations en cours de montage. Cet effort montre que la S.F.P. est bien décidée à garder sa suprématie dans le domaine des lubrifiants.

Les batteries d'échangeurs de l'unité de déparaffinage.



# Poulet, je te plume



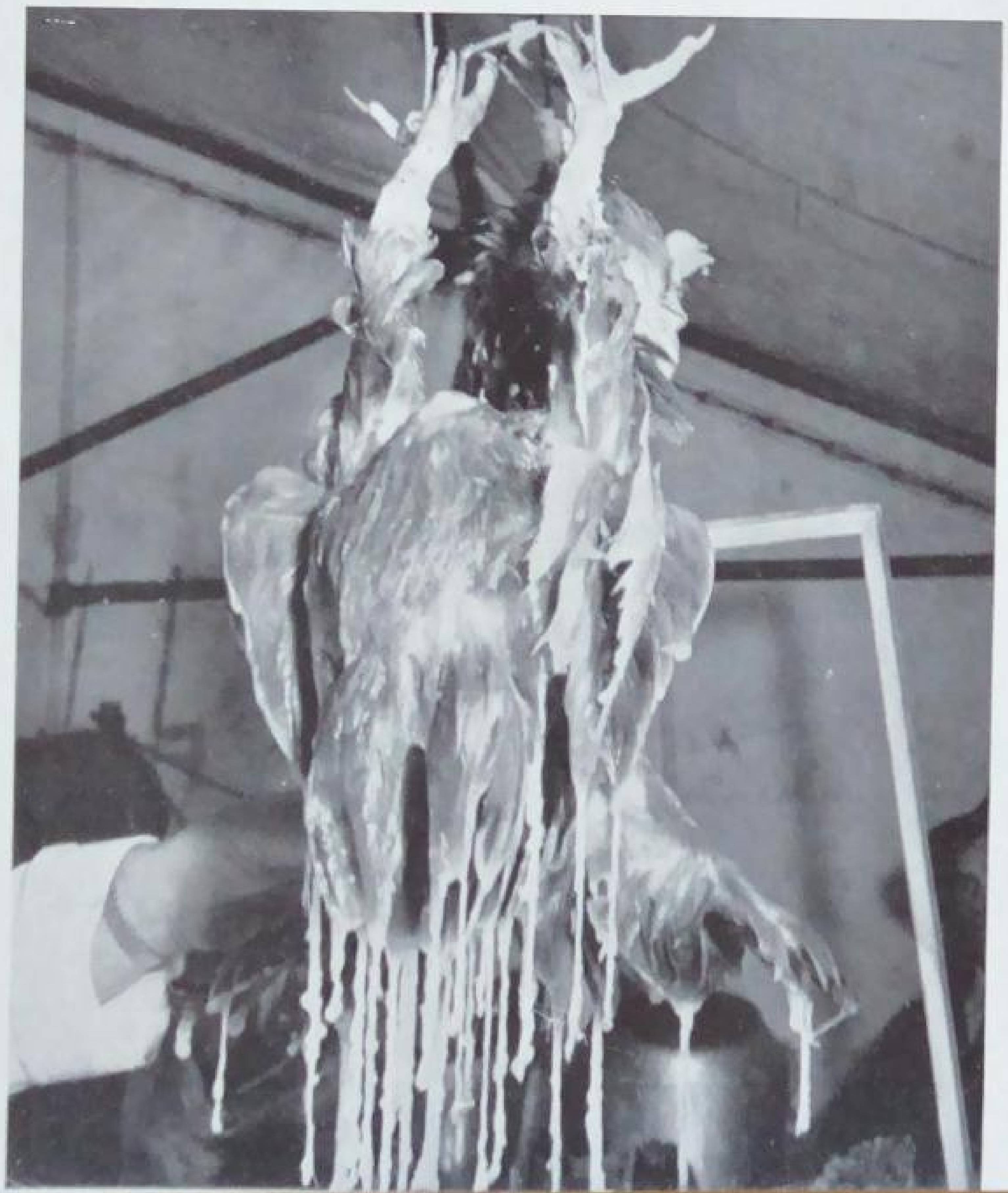
Les plumes sont imprégnées de paraffine liquide à 55°.

Au sortir du « bain », la volaille présente un aspect inattendu.

En s'égouttant, la paraffine ne tarde pas à se solidifier.

Les plumes sont enlevées en commençant par les pattes.

PHOTOS ESSO DE L'ANGLO-AMÉRICAN OIL C° - LTD



…ai!…

« Poulet, gentil poulet… je te paraffinerai » pourrions-nous entonner si nous voulions nous mettre au diapason du progrès et rendre à l'infortuné galinacée l'hommage (oh ! combien mérité…) que la chanson a déjà si brillamment rendu à l'alouette.

Pour l'éleveur moderne, il n'est en effet plus question de se livrer à longueur de journée à ce bien fastidieux travail qui consiste à arracher des plumes par poignées. Travail non seulement fastidieux, mais difficilement parfait car, sans parler des risques « d'abîmer » la volaille, il reste toujours, même après les « plumages » les plus opiniâtres, des touffes irréductibles de duvet que la ménagère doit soigneusement brûler, avant de placer le poulet en face de son ultime destin : la casserole !

Pour plumer une volaille suivant les méthodes modernes, il suffit tout simplement d'assez d'adresse et d'un petit stock d'une paraffine spécialement étudiée. Pour une opération normale (150 à 200 volailles (1), il convient de disposer de deux cuves, l'une de trempe, l'autre de récupération et d'environ 200 kg. de paraffine. Une fois la volaille tuée, les grosses plumes de la queue et des ailes sont enlevées à la main, ce qui permet d'économiser une importante quantité de paraffine. La bête, tenue par les pattes et le cou, est ensuite trempée dans de la paraffine portée à 55° pendant un temps déterminé qui peut varier de 15 secondes pour un poulet de 12 semaines à 25 secondes pour une poule. La volaille est alors suspendue par ses extrémités à des crochets spéciaux pour permettre à la paraffine de s'égoutter. Puis, en commençant par les pattes, l'opérateur plume progressivement la bête en apportant un soin particulier aux endroits délicats où la peau est susceptible de « venir » avec les plumes. Il lui faut faire preuve d'un certain doigté car une pression excessive ou mouvement brusque risquent de « marquer » la volaille. Mais si elle a été traitée à la température voulue et si l'opération a été convenablement exécutée, elle aura une fraîcheur et un « fini » qui lui donneront une importante plus-value sur le marché.

(1) *N.D.L.R.* Il s'agit d'une famille importante, sans doute !

Un des points particulièrement délicats : les ailes ; la peau y est très fragile.

Une fois enlevées, les plumes sont rassemblées dans le bac de récupération.

Après "déparaffinage", la volaille présente un « fini » qui lui donnera une grande plus-value.

Dans ce bac, les plumes sont séparées de la paraffine dont 90 % peut être récupérée.

La récupération de la paraffine s'effectue en deux temps. Tout d'abord, les plumes d'une centaine de volailles, réunies dans une cuve, sont chauffées pour libérer la paraffine en la fondant. Quand les plumes ont été « fondues », environ 90 litres d'eau chaude sont introduits dans la cuve avec un agent mouillant ; le bain ainsi obtenu est porté à haute température, pendant que les plumes sont continuellement agitées. Puis, on laisse refroidir le tout et l'on sépare aisément l'eau et les plumes de la paraffine qui surnage et qui peut être ainsi récupérée dans la proportion de 90 %.

L'industrie pétrolière, en mettant à la disposition des éleveurs une quantité de paraffine spécialement étudiée, permet l'application de cette méthode aussi rapide qu'économique puisque, grâce à elle, une équipe de deux personnes bien entraînées peut plumer de 40 à 50 volailles par heure.

C'est là, dans le domaine particulier de l'élevage, un exemple de la contribution qu'apporte le progrès technique à la simplification du travail.

# Locataires...

**A QUI INCOMBENT LES RÉPARATIONS DE VOTRE LOCAL D'HABITATION ?**

## voici ce que vous devez savoir...

### I. — Les principes.

Le Code civil (articles 605, 606, 1754, 1755, 1756) contient les règles fondamentales sur les réparations immobilières, en cours de location verbale.

Il convient de distinguer :

— Les grosses réparations ;

— Les réparations de gros entretien ;

— Les réparations locatives (ou de menu entretien).

Les deux premières catégories sont à la charge du propriétaire, s'il n'existe pas de clause contraire dans le bail ou l'engagement de location.

La troisième seule incombe dans tous les cas au locataire (article 1720 du Code civil).

### II. — Les grosses réparations.

Ce sont celles « des gros murs et des voûtes, le rétablissement des poutres et des couvertures entières, celui des digues et des murs de soutènement et de clôture aussi en entier ».

Cette énumération de l'article 606 du Code civil est limitative. Tous autres travaux sont considérés comme réparations d'entretien (gros ou menu).

C'est ainsi que la réfection d'une partie seulement de la toiture n'est pas une grosse réparation. Il en serait de même pour la remise en état de la seule partie supérieure d'un mur de clôture ; dans ces deux exemples, il s'agit de réparations de gros « entretien ».

### III. — Les réparations de gros entretien.

Cette catégorie de travaux comprend tout ce qui n'est pas expressément prévu par l'article 606 déjà cité et qui n'est pas davantage énuméré par l'article 1754 relatif au « menu entretien ».

Seront considérés comme « gros entretien » : le remplacement de quelques tuiles, la peinture, la réfection ou le remplacement des portes extérieures, des volets ou des fenêtres, le masticage des vitres à l'extérieur, la réparation d'une cheminée sur le toit ou d'une gouttière, le ravalement de la façade.

Il peut arriver que les deux parties conviennent dans le bail ou l'engagement de location, que les réparations de gros entretien seront supportées par le locataire. Le propriétaire ne garde alors à sa charge que les grosses réparations. Mais à défaut de cette clause particulière, le gros entretien lui incomberait également.

### IV. — Les réparations locatives ou de menu entretien.

1° Ces rémunérations sont mises à la charge du locataire seul, à moins qu'elles ne soient « occasionnées par vétusté ou force majeure » (art. 1755 du Code civil), auxquels cas elles incombent au propriétaire.

2° Une énumération des réparations locatives est donnée par l'article 1754 du Code civil, mais elle ne présente pas un caractère limitatif : elles concernent les âtres des cheminées, le recrépiment du bas des murs intérieurs de l'appartement jusqu'à hauteur d'un mètre, la remise en état de quelques carreaux du sol des pièces ou de quelques lattes du plancher, le remplacement des vitres cassées ou fêlées à moins qu'elles ne soient cassées par la grêle ou autres accidents extraordinaires, l'entretien de la face intérieure des portes et fenêtres et celui des targettes, serrures et gonds à l'intérieur de l'appartement.

3° D'autre part, les usages locaux, sanctionnés par la jurisprudence, considèrent parmi les réparations locatives :

L'entretien des menuiseries, peintures et décorations intérieures, le remplacement des pierres à évier cassées et de la grille protégeant l'orifice du tuyau de vidange, le remplacement des glaces cassées, le réglage de l'appareil de chasse des W.C. et des robinets, la réparation des crémones, le ramonage des cheminées, etc..., etc...

### V. — Cas particuliers du chauffage central et de l'ascenseur.

Enfin, la loi du 1er septembre 1948, article 38, permet au propriétaire de récupérer sur les locataires les frais d'entretien de l'installation du chauffage central, ainsi que ceux de l'ascenseur de l'immeuble, à l'exception des dépenses nécessitées par les grosses réparations.

### VI. — Un locataire peut-il obliger son propriétaire à effectuer les réparations ?

1° Il ne peut s'agir, d'après les explications précédentes, que des grosses réparations ou des réparations de gros entretien (par exemple celles du chauffage ou de l'ascenseur). L'article 1720 du Code civil définit sur ce point les obligations du bailleur qui est « tenu de délivrer la chose en bon état de réparations de toute espèce et d'y faire, pendant la durée du bail, toutes les réparations qui peuvent devenir nécessaires, autres que les locatives ».

2° Que doit décider un locataire qui se heurte à l'inertie ou à la mauvaise volonté ?

Il peut citer son propriétaire devant le Juge de Paix (si le loyer annuel ne dépasse pas 10.000 frs) ou devant le Tribunal civil (si le loyer annuel dépasse 10.000 frs) et se faire autoriser par justice « à effectuer les travaux d'entretien, de réparation ou d'amélioration, aux lieu et place du propriétaire ». Dans ce cas, les frais avancés par le locataire se compenseront avec les loyers à échoir. Le juge pourra fixer le montant de la somme qui sera retenue sur chaque terme par le locataire jusqu'à l'extinction de la dette (Loi du 1er septembre 1948, article 73).

3° Il faut toutefois reconnaître que la jurisprudence des tribunaux a actuellement tendance à atténuer la rigueur des principes ci-dessus. Malgré les majorations légales des loyers, on ne peut nier la disproportion qui subsiste entre le revenu d'un immeuble et le coût des travaux de réparations. Plusieurs juridictions ont déjà admis qu'en pure équité l'obligation de l'article 1.720 du Code civil, qui impose au propriétaire les grosses réparations et le gros entretien, ne se conçoit que dans un contrat librement consenti entre les parties. Or, le maintien en possession du locataire est présentement imposé au propriétaire par une législation exorbitante du droit commun. L'obligation de réparer l'immeuble ne saurait donc dépasser une certaine limite qui sera fixée par le juge en tenant compte de l'importance des loyers payés (*Tribunal Seine*, 18 mars 1950, *Gaz. du Palais*, 22 juillet 1950 ; *Tribunal Lille*, 2 décembre 1949, *Gaz. du Palais*, 1950, 1, 110 ; *Tribunal Le Havre*, 10 novembre 1949, *Gaz. du Palais*, 1949, 11, 403).

Le Tribunal de la Seine a même jugé dans la décision ci-dessus que la vétusté des immeubles est un cas de force majeure dont le propriétaire ne peut être rendu responsable que s'il s'y est engagé par contrat.

Le souci de l'équité restreint donc l'application des principes du Code.

### VII. — Un propriétaire peut-il obliger son locataire à effectuer des réparations locatives ?

1° Il ne le pourra, en principe, qu'au moment du départ du locataire, c'est-à-dire en fin de bail ou en cas de congé (1). Toutefois, si l'immeuble avait besoin de réparations urgentes qui ne puissent être différées jusqu'à l'expiration du bail, l'article 1724 du Code civil prévoit que le preneur doit les souffrir « quelque incommodité qu'elles lui causent ».

L'exécution des réparations locatives au départ du locataire est traitée par le Code civil (articles 1730 à 1732) ; s'il a été fait un état des lieux, le locataire doit rendre les locaux tels qu'il les a reçus suivant cet état, excepté ce qui a péri ou qui a été dégradé par la vétusté ou force majeure. Au contraire, s'il n'avait pas été fait état des lieux, le locataire est présumé les avoir reçus en bon état de réparations locatives et doit les rendre tels sauf en apportant la preuve contraire (même par témoin). Si le locataire ne peut établir cette preuve, la présomption s'applique mais reste limitée aux réparations locatives ou de menu entretien et ne joue pas en cas de vétusté ou de force majeure.

2° Si par sa négligence ou son imprudence, le locataire compromet la tranquilité ou la sécurité de l'immeuble, sa location est susceptible d'être résiliée par un jugement du tribunal ou du juge de paix, pour cause « d'abus de jouissance ». Il pourra faire l'objet d'une expulsion, par ordonnance de référé, pour n'avoir pas, suivant l'expression de l'article 1728 du Code civil « usé de la chose louée en bon père de famille ».

(1) Cour de Cassation, 9 février 1950. *Revue des Loyers*, mai 1950, p. 376.

### Un locataire peut-il, en fin de bail, reprendre les éléments de confort qu'il a lui-même fait installer ?

Les baignoires, chauffe-eau, lavabos, etc... oui. Les tuyauteries et tous éléments devenus immeubles par destination, non.

En cas d'installation d'eau, d'électricité, de gaz aux frais du locataire, le propriétaire doit rembourser au locataire quittant les lieux le coût de l'installation, diminué de 6 % par année écoulée depuis l'exécution des travaux.

### Les héritiers du locataire décédé ont-ils un droit à l'occupation de l'appartement de celui-ci ? Quelles sont les formalités à accomplir ?

Le contrat de bail se continue au profit des héritiers du locataire décédé. Par suite, dès lors qu'aucun congé n'a été donné par le propriétaire avant la date du décès, les héritiers ont le droit d'occuper l'appartement de celui dont ils héritent (article 1742 du Code civil).

Pour cela, ils doivent, dans les trois mois du décès, avertir le propriétaire par lettre recommandée et prendre possession des lieux dans ce délai.

● « *Nous devons cette intéressante étude à la rédaction du Bulletin Géo (journal d'entreprise) qui a eu l'amabilité de bien vouloir nous autoriser à la reproduire.* »

# vivent les vacances, à bas la rentrée

Elles sont déjà loin, ces vacances, pour la plupart d'entre nous ! Il ne reste plus, pour nous souvenir, que les photographies... Avec elles, nous revivons les bons instants que nous passions à nous dorer au soleil... (« le » jour où il y en eût !) à nous promener sur les sentiers de la montagne, que sais-je encore ! Ces

C'est à la gare Montparnasse, par une belle matinée de juillet qu'avait lieu le rendez-vous des enfants et des moniteurs qui allaient les accompagner au cours du voyage et ne plus les quitter pendant leur séjour à Saint - Gilles - sur - Vie. Quelle cohue autour de l'écriteau « Colonie de Vacances » point H ! et quel enthousiasme aussi chez les enfants ! le départ, le train, l'ambiance des vacances déjà ! Un peu de tristesse peut-être chez les parents de quitter leurs petits, mais c'est pour leur bien, n'est-ce pas, et ils sont tellement heureux !

# vivent les vacances... à bas la rentrée

photographies, nous les avons collées dans un album, cet album, nous l'ouvrons pour nos amis.

Il en est ainsi des colonies Esso de Saint-Gilles et des Buteaux qui ont un album et vous l'ouvrent...

Vous y verrez les enfants, les tout-petits et les plus grands, au camp,

La camionnette Esso, affectée à la Colonie de Vacances de Saint-Gilles. Elle joue un grand rôle dans le ravitaillement, le courrier et toutes les courses en ville. Elle est très aimée et très appréciée...

Voici, tout d'abord, sur la droite, les bâtiments. A l'entrée, l'ovale familier où l'on peut lire « Colonies de Vacances Esso », les murs sont de couleur ocre rouge et les fenêtres fleuries, encadrées de blanc.

Cet appareil qui nous semble si compliqué est la machine à laver de la colonie. Elle permet, sans trop de peine, de veiller à la propreté du linge de nos enfants qui, nul ne l'ignore, se salissent beaucoup.

La cuisine où, avant de servir les enfants, le personnel prend ses repas. On y reconnaît le chef cuisinier, « le père Leclerc » qui manie la louche avec dextérité et « le brave père Just » si familier aux enfants.

Rien n'est meilleur, dès le lever, que d'aller courir et sauter sur le petit stade proche de la Colonie. C'est le « dérouillage » et personne, moniteurs et « petits », ne sauraient s'en plaindre, bien au contraire...

Un petit effort ! là ! un rétablissement final et, comme les grands, on passe le mur ! Il n'est pas question de faire le tour pour éviter la difficulté... « Faire le mur » est toujours une bonne chose.

« Sous l'œil du maître » ! un maître bienveillant, M. Ledeux ; les enfants sautent du haut de l'obstacle ! Une petite hésitation... Hop, allez-y et M. Beznosink, le moniteur, veille... alors, pas de danger !...

Le Courrier !... Ah ! voilà un exercice difficile ! C'est là que l'on voit les enfants tirer la langue et se coucher sur la table pour mieux s'appliquer !... Qui ne serait pas séduit par tant de gentillesse !...

Récréation. Les petits " Esso " jouent dans la cour de la Colonie avant d'aller prendre le petit déjeuner. Sur cette photographie, n'avez-vous pas l'impression qu'ils ont vu le photographe ? Un peu, n'est-ce pas ?

... Aussi pour éviter ces poses étudiées, le reporter de l'*Esso-Revue* s'est caché au premier étage, dans les dortoirs. Véritable tacticien (et technicien à la fois), il a pu ainsi opérer en toute tranquillité !...

dans les pins ; vous les verrez dans leur vie de tous les jours, sans artifice. Ils épluchent des haricots, jouent ou écrivent à leurs parents avec la même gentillesse ; vous y verrez les directeurs de colonie souriants, courtois, attentifs à la bonne santé et à l'éducation des petits rejetons Esso qui leur sont confiés. Qu'ils sont aimés par ces enfants !... Ils font tout pour cela alors !

Tant pis pour eux si, parfois, ils ont mal à la tête ! Moniteurs, moniteurs-joie, moniteur-chef on ne vous voit pas beaucoup sur les photographies ! On ne peut pas vous prendre ! vous ne restez jamais à la même place ! vous y verrez toujours un enfant à rattraper par son fond de culotte un autre dont il faut écouter la requête, un autre encore... Je vous admire. Comment faites-vous pour avoir cette patience, ce dévoue-

Le déjeuner ! l'appétit ne manque pas, ni les sourires « ovales » de la petite famille ; sourires de satisfaction ! bien sur... et je me souviens à ce sujet d'une certaine crème au chocolat... (Bravo, les cuisiniers !)

Mais tout bon repas ne réclame-t-il pas une sieste ? Tous les enfants ont rejoint leur lit. Ils se sont étendus dans la pénombre silencieuse du dortoir en attendant l'heure de la plage et les jeux dans les vagues...

Le grand bonheur de la journée — la mer — la mer où l'on voit jouer le long des golfes clairs de St-Gilles, les enfants de la colonie, encadrés et surveillés à chaque instant par leurs athlétiques moniteurs.

Des jeux et encore des jeux. M. Ledeux est de la partie, une monitrice aussi et, bien que vous ne le voyez pas, le monsieur qui en ce moment manie la plume pour vous, en rêvant d'une partie de ballon !

Ce petit garçon, que vous voyez dans cette tranchée qu'il creuse lui-même est un titi de Paris. Son intention est de prolonger le métro jusqu'à Saint-Gilles.

Beaucoup de Parisiens sont allés cette année voir de plus près les « Châteaux en Espagne » dont ils ont rêvés depuis leur enfance. Les enfants de Saint-Gilles eux, les ont construit au bord de la mer. Ceux-là au moins leur appartenaient, mais la mer, hélas, effacera sur le sable les pas des enfants et leurs châteaux !

*vivent les vacances... à bas la rentrée.*

ment et cette douceur permanente avec ces enfants alors que vous n'avez pas vingt-cinq ans souvent et que vous n'êtes pas vous-même père de famille ? Votre métier est un sacerdoce et se rapproche de tous ceux qui réclament des sentiments élevés, qu'ils soient la bonté, l'honneur ou la foi ! Bravo pour votre excellent travail et merci pour nos enfants.

Et les jeux continuent sous un ciel clair et un soleil qui fait rougir le dos et les bras des jeunes « constructeurs »... ils courent, ils sautent, ils jouent !

Le soir, après le repas, des veillées sont fréquemment organisées à Saint-Gilles comme aux Buteaux. Sur ces photographies, nous voyons les enfants chanter « Le Galérien ». Si vous pouviez les entendre ! ils chantent si bien et si gracieusement, grâce à leur application, en premier, et à la compétence de leurs moniteurs.

## CHEZ LES GRANDS

Les « grands » qui vivent sous la tente, au milieu des pins, ne s'amusent pas moins. Jouer au ping-pong dans un cadre aussi agréable est une distraction très appréciée et les parties sont âprement disputées.

Corvée de « pluches ». Entraînement pour le service militaire direz-vous, mais, au camp, personne ne rechigne ! Cette « corvée » est plutôt une distraction que l'on fait entre une partie de volley-ball...

... ou la fabrication d'un filet. Ce travail réclame de grandes qualités de patience et d'application.

Les enfants qui ont passé leurs vacances aux Buteaux n'ont pas moins de souvenirs que ceux de Saint-Gilles. Ils ont vécu autant de beaux jours sous leurs tentes « Révolution » ou « Expéditions Polaires Françaises »...

Nous avons reçu de deux moniteurs de la Colonie Esso de St-Gilles, MM. Lallouette et Beznosink, de vivantes relations sur l'excursion de Noirmoutiers et la Kermesse 1951. L'abondance de matières de ce présent numéro nous oblige à retarder leur parution jusqu'à l'Esso-Revue 47 de novembre. Nous nous excusons vivement auprès de nos lecteurs, tout en adressant nos chaleureuses félicitations à MM. Lallouette et Beznosink pour leur travail qui ne manquera pas d'être apprécié par les enfants et... les parents.

Ce fut une grande fête aux Buteaux, le jour de la visite de M. Bailliat. Nous avions célébré l'anniversaire d'un enfant dans la joie et l'amitié.

Est-ce là un spectacle loufoque ? simplement un aperçu de la veillée présentée à M. Bailliat au cours de sa visite. C'est sur cette image humoristique que nous fermerons notre album en attendant, bien sûr, l'année prochaine.

(REPORTAGES PHOTOGRAPHIQUES R. BEZAULT)

**De la peinture...**
**... caoutchoutée.**

Une grande firme américaine, la Pittsburgh Plate Glass Company vient de mettre au point une nouvelle peinture murale à base de caoutchouc synthétique. La peinture « caoutchoutée » s'est avérée, à l'usage, douée d'excellentes qualités : douceur du poli, solidité, facilités de lavage.

La peinture « caoutchoutée » est une des dernières utilisations du caoutchouc synthétique. Rappelons que cette industrie, dont l'extension ne cesse de croître, contribue à la fabrication de plus de 30.000 articles différents.

**« L'orlon noir »,**
**découvert par accident,**
**est parfaitement ignifuge.**

L'une des plus récentes fibres synthétiques découvertes aux U.S.A. a la rare propriété de résister à des températures très élevées.

Cette forme d'« orlon noir », si résistante à la chaleur, a été découverte par hasard, dans les laboratoires Dupont de Nemours à Wilmington, où se fabrique l'orlon (en même temps d'ailleurs que le nylon et le dacron, autrefois connu sous le nom de « Fibre 5 »).

Une pièce d'orlon, toute tissée, avait été oubliée dans un four et accidentellement chauffée à deux cent soixante-quinze degrés F. Au lieu de s'abîmer à cette température, la pièce se révéla d'une magnifique résistance à la chaleur. Cependant, l'étoffe devint noire ; et il semble bien que cette forme d'orlon, capable de résister aux hautes températures, ne puisse s'obtenir que dans cette couleur.

L'orlon (100 %) devra être tissé avant de subir le traitement qui le rendra résistant à la chaleur et aux flammes. Il perd seulement un peu de sa force de tension au cours de ce procédé.

L'orlon est un polymère de l'acrylonitrile. Sa production à l'échelle industrielle est d'ores et déjà entreprise, et des chemises et des pulls en orlon sont déjà apparus sur le marché. De grandes manufactures destinées à la fabrication en série de l'orlon sont actuellement en cours de construction aux U.S.A.

Bien que la transformation qui fait de l'orlon ordinaire « l'orlon noir » ne soit pas encore définie chimiquement de façon précise, elle semble consister en un réarrangement des atomes de carbone dans la molécule chimique complexe qu'est l'orlon.

**La Grumbrine,**
**résidu du pétrole,**
**s'avère un excellent engrais.**

L'institut d'agrochimie de l'Académie des Sciences d'Azerbaïdjan a examiné les résultats de l'utilisation comme engrais du *gumbrine*, un des résidus du pétrole. Expérimenté pour la première fois en 1949 dans un champ de coton, le gumbrine donna un supplément de récolte de quatre à cinq quintaux à l'hectare. En 1950, cette augmentation atteignait sept quintaux et demi à l'hectare. Cette année l'utilisation de ce nouvel engrais sera étendue aux plantations de thé, ainsi qu'aux champs de blé et aux plantations forestières.

**Transportées en avion,**
**les abeilles françaises**
**vont repeupler l'Ecosse.**

Un avion spécial a transporté en Ecosse des milliers d'abeilles destinées à repeupler les essaims d'Ecosse dont la décimation a créé de graves problèmes non seulement pour les apiculteurs, mais pour les cultivateurs de fruit.

C'est maintenant la saison de la floraison des arbres fruitiers sur les bords de la Clyde et sur les pentes ensoleillées des collines écossaises, mais il n'y a pas d'abeilles pour transporter le pollen. Les abeilles de France, importées en petits essaims, résoudront le problème.

**Une locomotive diesel**
**de cent seize tonnes**
**à l'essai en Angleterre.**

La plus puissante des locomotives diesel qui aient jamais été construites pour les chemins de fer britanniques, est actuellement à l'essai sur une grande ligne. Sortie des ateliers de Derby, cette locomotive prototype à plusieurs moteurs diesel et à transmission mécanique, sera utilisée pour les express et les trains de marchandises.

Elle pèse 116 tonnes ; ses réservoirs ont une capacité de 3.050 litres d'huile lourde, et elle peut atteindre la vitesse de 184 kilomètres-heure. Elle diffère des autres locomotives diesel actuellement en service en ce qu'elle comporte une boîte de vitesses qui commande la transmission mécanique au lieu d'avoir une transmission électrique.

**Forage**
**au sommet d'une montagne.**

La recherche incessante de pétrole a conduit les foreurs au sommet d'une montagne de 2.070 mètres en Californie. Pour acheminer le matériel à l'endroit choisi, la Compagnie a fait une route de 14 km., qui a coûté 8.000 dollars. L'eau nécessaire aux travaux sera pompée grâce à une conduite de 10 km. dans un puits foré à 900 m. plus bas. Les tempêtes d'hiver coupant souvent les routes dans cette région montagneuse, il a fallu installer des moyens de couchage et de restauration à proximité du derrick.

**Réservoirs d'essence**
**« Edredons ».**

Les ingénieurs de l'armée américaine ont mis au point un réservoir d'essence en nylon et caoutchouc synthétique, qui a la forme d'un édredon. Ce réservoir repose à plat sur le sol et a une capacité de 40.000 litres. Ce réservoir pliable doit remplacer les tanks d'acier habituels, ainsi que les fûts de 200 litres employés pour le stockage de l'armée. Le réservoir est transporté dans un emballage protecteur et, lorsqu'il est utilisé, il est déroulé sur le sol comme un tapis.



# nouvelles

## NEW-YORK

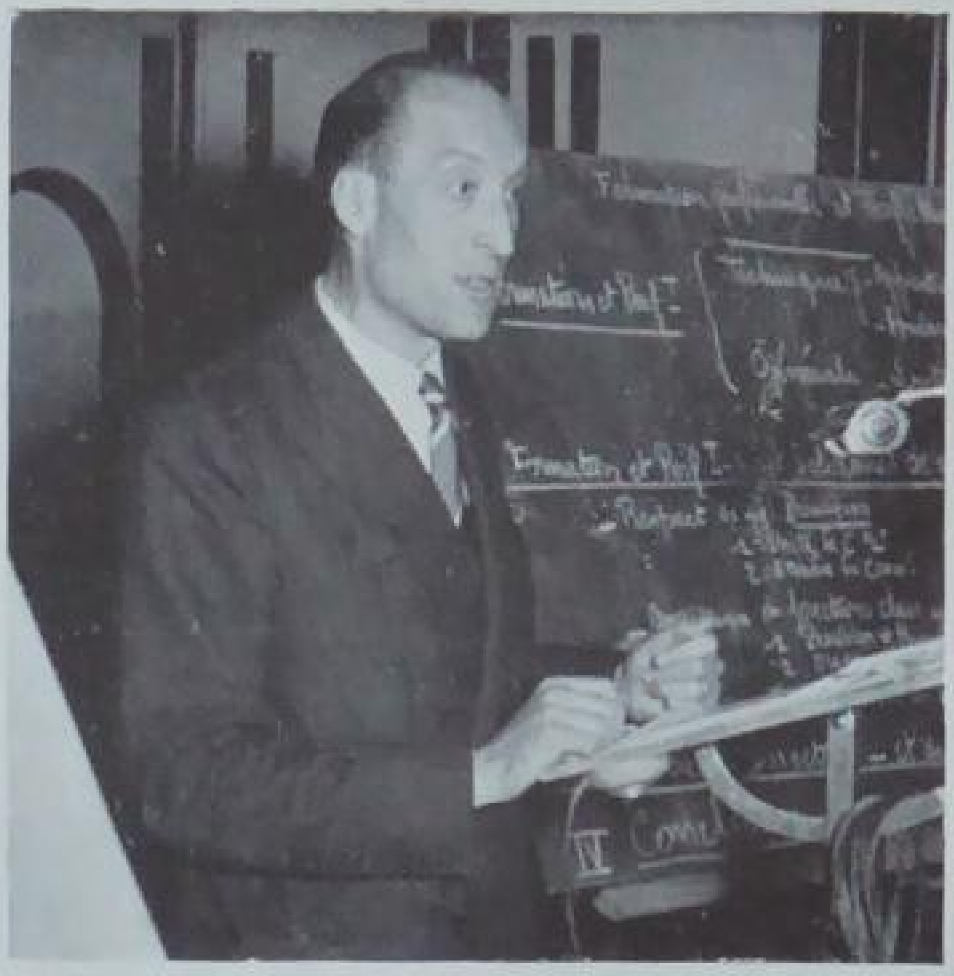
M. George H. Freyermuth, qui dirige les « Public Relations » de la Standard Oil Company (New-Jersey), a été nommé Président du Comité de Patronage des « Business Public Relations Executives » qui ont récemment tenu leur huitième Congrès national à New-York.

M. Freyermuth est chargé de préparer les prochaines manifestations de « Public Relations », au cours desquelles les dirigeants de l'industrie américaine étudieront les moyens propres à développer la compréhension du public à l'égard des problèmes industriels et économiques.

## TUNISIE

### M. JEAN NOCTURNE A TUNIS

M. Jean Nocturne, chef du département « Formation Professionnelle » a donné, au cours de son voyage à Tunis, une conférence d'Information dans les locaux de l'Esso-Standard Tunisie devant une quarantaine de chefs d'entreprises. Au premier rang se trouvaient M. Lenain, Président de la Confédération générale du Commerce et de l'Industrie, M. Benet, président du Comité interprofessionnel de la Formation Professionnelle et le docteur Monrozier, Président d'Esso-Standard Tunisie ainsi que de nombreuses personnalités. Cette conférence, très appréciée a donné lieu a des commentaires élogieux dans la presse locale.



*(Photo Jean Gintzburger - La Goulette Tunisie).*

## PARIS

### M. C.G. IRISH, ADMINISTRATEUR DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES, REÇOIT LA CRAVATE DE COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Nous sommes heureux d'annoncer à ceux de nos lecteurs qui ne l'ont pas lu dans la presse, que M. C.G. Irish, membre du Conseil d'Administration de la S.F.P., vient d'être promu au grade de Commandeur de la Légion d'honneur au titre du Ministère des Affaires Etrangères. Nul doute que le Gouvernement français, en accordant à M. Irish cette haute distinction, n'ait voulu ainsi récompenser particulièrement un fidèle artisan de l'amitié franco-américaine qui, notamment dans le cadre du Plan Fulbright, a tant fait pour faciliter les échanges universitaires entre les deux pays.

# brèves...

## LE HAVRE

VOITURES DE COURSES AMÉRICAINES

New-York... Le Mans par Le Havre pour les voitures et Orly pour les pilotes, tel est le chemin parcouru par l'équipe des coureurs américains de Briggs Cunningham qui a disputé les 24 heures du Mans. Sur ces deux photographies, nous voyons, en haut, ces quatre bolides attendant leur dédouanage et en bas le ravitaillement en essence de l'une d'elles.

## CANNES

TRAGIQUE ACCIDENT DE MOTOCYCLETTE

Nous avons eu la douleur d'apprendre en juin dernier la mort tragique d'un de nos anciens graisseurs de l'Esso-Service de Cannes, M. Georges Schultz. Ce garçon sympathique, qui, âgé de vingt-trois ans, avait déjà remporté plusieurs compétitions de motocyclettes, s'est tué en roulant à vive allure, de nuit, entre Juan-les-Pins et Cannes.

Nous présentons à la famille de M. Schultz nos plus sincères condoléances.

# Pétrole et Littérature

EXTRAIT DU LIVRE DE M. GEORGES BLOND :

**« LE DÉBARQUEMENT »**

*Editeur Librairie Arthème Fayard, 18-20, rue Saint-Gothard, Paris.*

CEPENDANT, au milieu d'un parc situé au bord de la mer, dans la région de l'île de Wight, des équipes de maçons et de couvreurs achevaient le revêtement et la toiture de quelques coquettes villas et d'un petit château néo-gothique. Les promeneurs qui, de la route voisine, apercevaient ces travaux s'étonnaient peut-être parfois de voir édifier en plein effort de guerre des constructions de plaisance ; mais chez les Anglais, la curiosité ne va jamais bien loin. Ceux-ci auraient pourtant été stupéfaits s'ils avaient franchi le seuil d'une de ces habitations : au lieu de chambres, de living-rooms et de salles de bains, ils auraient trouvé de grands halls pleins de moteurs électriques, de tuyaux et d'énormes machines. Le château néo-gothique et les cottages étaient en réalité une station de pompage. C'était de là que devait partir le pipe-line à travers la Manche.

LE lecteur n'a peut-être pas oublié le dialogue échangé le 1er avril 1942 entre Geoffroy Lloyd, ministre chargé du Département secret du pétrole, et Lord Louis Mountbatten, alors Chef des Opérations combinées :

— Est-ce que mes services peuvent aider au projet d'invasion ?

— Oui. Pouvez-vous poser un pipe-line à travers la Manche ? Mountbatten pensait souvent à l'énorme quantité de pétroliers (navires-citernes) qu'exigerait le transport du combustible destiné à l'armée d'invasion. Un pipe-line eût économisé les navires, les équipages, le temps, des milliers de livres sterling. Le jour même où la question fut posée, des experts commencèrent son étude.

LE premier verdict fut rendu quelques semaines plus tard : projet irréalisable. Les raisons étaient nombreuses et impressionnantes. Cependant, encore quelques semaines plus tard, A.C. Hartley, ingénieur en chef de l'Anglo-Iranian Oil Company, qui avait réfléchi de son côté, annonça au Ministre du Pétrole qu'il avait mis au point un projet :

— « Il s'agit d'un tube flexible armé, dans le genre des câbles télégraphiques sous-marins, mais creux. Des navires câbliers pourraient le poser. » Geoffroy Lloyd convoqua aussitôt le Dr. Wright, directeur général de la Siemens, à qui Hartley montre son projet.

— « Pouvez-vous nous fabriquer un échantillon ? demanda Lloyd. C'est urgent. » Le Dr. Wright téléphona qu'on fit venir son ingénieur en chef. Quinze jours plus tard, un navire poseur de câbles de la Poste déroulait sur le fond de la Tamise l'échantillon long de plusieurs centaines de mètres. Lord Louis Mountbatten fit part à Churchill du succès de cette opération.

— « Très important, dit le premier Ministre. Il faut faire des essais sur une grande échelle, et que tout cela soit poussé aussi vite que possible. Faites appel à moi aussi souvent que vous aurez besoin de mon intervention.

L'EXPÉRIENCE suivante consista à faire franchir au pipe-line le canal de Bristol, de Swansea à Ilfracombe. Le tube creux de 75 millimètres de diamètre avait été baptisé « Hais », mot formé avec les initiales de Hartley, de l'Anglo-Iranian et de Siemens. Deux sections de 45 kilomètres de « Hais » furent fabriquées. Il s'agissait de poser cette longueur d'un seul coup, sans interruption. On devait en effet prévoir que, lors de l'opération à travers la Manche, il ne serait pas question de poser un morceau de pipe-line, de revenir en prendre un autre morceau et ainsi de suite. On s'aperçut alors qu'aucun navire câblier existant n'était assez grand pour embarquer 90 kilomètres de Hais. On choisit un grand caboteur, on le transforma en aménageant ses cales et en installant à son bord des treuils et des grues. Moyennant quoi, il exécuta très bien le travail. Et les habitants du North Devon ignorèrent absolument que l'essence consommée dans leur région y arrivait par un tube posé sur le fond de la mer. La première expérience à grande échelle était un succès.

— Oui, dirent les experts navals, mais on ne saurait envisager de la reproduire telle quelle sur une mer où l'ennemi pourra surgir à tout instant. Elle se déroule beaucoup trop lentement.

DEUX autres chercheurs — H. A. Hammick, ingénieur en chef de l'Irak Petroleum Cy et B. J. Ellis, ingénieur en chef de la Burmah Oil Cy — déclarèrent que l'opération pourrait être rendue plus rapide si l'on utilisait des tubes d'acier flexibles de 75 millimètres de diamètre et de 6 de long, soudés bout à bout, que l'on enroulerait sur un grand tambour. Un tel enroulement serait possible pourvu que le tambour ait un minimum de 18 mètres de diamètre. L'appareil fut construit. On l'installa sur une drague qui reçut le nom de « Perséphone ». Perséphone ainsi équipée devint l'unité la plus étrange de la marine du Royaume-Uni. Elle avançait majestueusement sur la mer en déroulant son tube qu'on appelait « Hamel » (premières syllabes de Hammick et de Ellis). Il suffirait de lancer sur la Manche une flottille de Perséphones. Dès que l'une aurait posé la longueur de tube enroulée sur son tambour, une autre prendrait la suite.

— Il y a mieux à faire, dit à ce moment un autre chercheur. On peut économiser le temps nécessaire à l'équipement de toutes ces dragues. Les tambours peuvent très bien flotter directement sur la mer, puisqu'ils sont creux. Déhalés par des remorqueurs, ils rouleront sur l'eau en filant le tube au fond de la mer.

Les premiers essais montrèrent que ce système simple fonctionnait parfaitement. Les tambours furent construits. Ils ressemblaient plutôt à des bobines géantes. Ils mesuraient 27 mètres de long et 15 mètres de diamètre ; chacun d'eux, garni de plus de 100 kilomètres de tube, pesait 1.600 tonnes — le déplacement moyen d'un destroyer — et flottait. L'Usine équipée pour la fabrication du tube en sortait 16 kilomètres par jour.

ON emmagasina 550 kilomètres de tubes « Hamel » et « Hais » (Les deux furent employés) en vue de l'immersion projetée, désignée sous le nom d'Opération Pluto. Il n'y avait dans ce mot aucune référence aux profondeurs de l'enfer, ni au chien de Walt Disney, il était formé des initiales des mots : pipe line under

*(suite page 29)*

## LE HAVRE

UN ACTE DE COURAGE

Au Havre, le 21 juin dernier au début de l'après-midi, M. Jacques Le Quiniat, graisseur de l'« Esso-France », a plongé au secours du jeune novice Lebreton, tombé à l'eau accidentellement et qui se trouvait en grand danger ne sachant pas nager.

M. Le Quiniat ramena son camarade jusqu'à la rive. Nous sommes heureux de joindre nos félicitations à celles que lui ont adressé le Commandant Lerat, capitaine de l'« Esso-France » et M. Berthe, notre chef d'Armement en soulignant à nouveau le bel acte de courage de Jacques Le Quiniat.

## DIJON

LES « A-COTÉS » DU TOUR DE FRANCE CYCLISTE

A la sortie de Champagnole, la foule se presse le long de la route qui conduit les coureurs de Genève à Dijon. Cette route, qui monte légèrement, est coupée par un passage à niveau ouvert.

Soudain, quelques instants avant l'heure prévue pour le passage des « Géants de la Route », on entend le halètement d'un train, les barrières s'abaissent et de la foule monte un cri d'angoisse.

Enfin, le train apparaît : tout va bien car on n'aperçoit pas encore les coureurs à l'extrémité du ruban goudronné. Mais que se passe-t-il ? A 30 mètres à peine du passage à niveau, le train s'arrête ; le chef de train, le chauffeur et les voyageurs en descendent et se précipitent au bord de la route. Le mécanicien arrive également en s'essuyant les mains et fait signe de lever les barrières, ce qui est fait aussitôt.

Après tout, pourquoi donc ces braves gens, à présent mêlés à la foule, ne profiteraient-ils pas de cette aubaine et ne pourraient-ils, eux aussi, applaudir leurs favoris et le maillot jaune ?

Malheureusement, un motocycliste annonce une demi-heure de retard. Non, vraiment, c'est trop, on ne peut attendre. La France a beau être le pays de la liberté, on n'en doit pas moins faire honnêtement son travail et respecter à peu près l'horaire. Alors, chacun regagne, qui sa place, qui son poste, les barrières s'abaissent à nouveau et lentement, comme à regret, le convoi s'ébranle... Dommage !

Tout à l'heure, les coureurs passeront sans se doûter qu'un train s'était arrêté pour les voir, un petit train départemental...

## PARIS

### *Comment devenir propriétaire ?*

EN PROFITANT DES PRÊTS ET DES PRIMES A LA CONSTRUCTION, ACCORDÉS PAR LES ORGANISMES OFFICIELS

Comme suite au tableau paru dans le nº 44 de l'*Esso-Revue* (juillet 1951) pages 26 et 27, nous croyons utile de signaler qu'un arrêté a fixé le montant maximum de l'aide financière pouvant être accordée en faveur de l'accession à la propriété. Le prêt maximum est porté, pour un logement de 4 pièces principales, à : 1.800.000 francs, au lieu de 1.500.000 francs.

Il peut même atteindre 2.400.000 francs, lorsque le nombre des enfants le justifie.

LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES REÇOIT A DINER DES INGÉNIEURS DIPLOMÉS DU « MASSACHUSSETTS INSTITUTE OF TECHNOLOGY »

Une quarantaine d'Ingénieurs ex-boursiers du Massachussetts Institute of Technology ont été reçus le 24 août à dîner par la Standard Française des Pétroles dans son restaurant de la rue de Berri.

Ces ingénieurs ont été réunis en France à l'instigation du Conseil National du Patronat Français et ont fait un voyage d'études économiques dans plusieurs régions industrielles.

La majorité d'entre eux provenaient de pays européens, à l'exception de deux qui venaient des Etats-Unis et d'Indonésie.

Ils ont été accueillis par une délégation de cadres de la Standard Française des Pétroles à la tête de laquelle se trouvait M. F.H. Thémoin, adjoint au directeur des Approvisionnements et Transports. Cette délégation comprenait notamment des ingénieurs de la direction Commerciale, de la direction Industrielle et de la Raffinerie de Port-Jérôme, qui ont été présentés à nos invités et qui ont pu répondre à toutes les questions qui leur ont été posées.

Au cours de l'allocution de bienvenue qui a été prononcée par M. Thémoin, nos invités étrangers ont vu leur attention particulièrement attirée par l'importance que nous attachons aux problèmes sociaux en France. Un rapport annuel de 1950 a été remis à chaque invité à l'issue du repas. Les remerciements chaleureux dont nous avons été l'objet de la part des invités nous permettent de penser que cette manifestation de rapprochement international placé sous le signe Esso aura fait une impression durable sur nos hôtes.

RÉUNION DU COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE DU 22 JUIN 1951

La réunion du Comité Central d'Entreprise précédant l'Assemblée Générale s'est tenue au Siège Social le vendredi 22 juin 1951.

Quarante deux membres, représentant le personnel de tous le établissements métropolitains ainsi que l'Armement, et désignéss par les différents Comités d'Etablissement, étaient présents.

Après l'accomplissement des différentes formalités : approbation du procès-verbal de la précédente réunion, nomination du secrétaire, du secrétaire adjoint, du trésorier, du trésorier adjoint, des représentants au Conseil d'Administration, des membres des diverses Commissions, désignation de l'expert-comptable.

## CASA

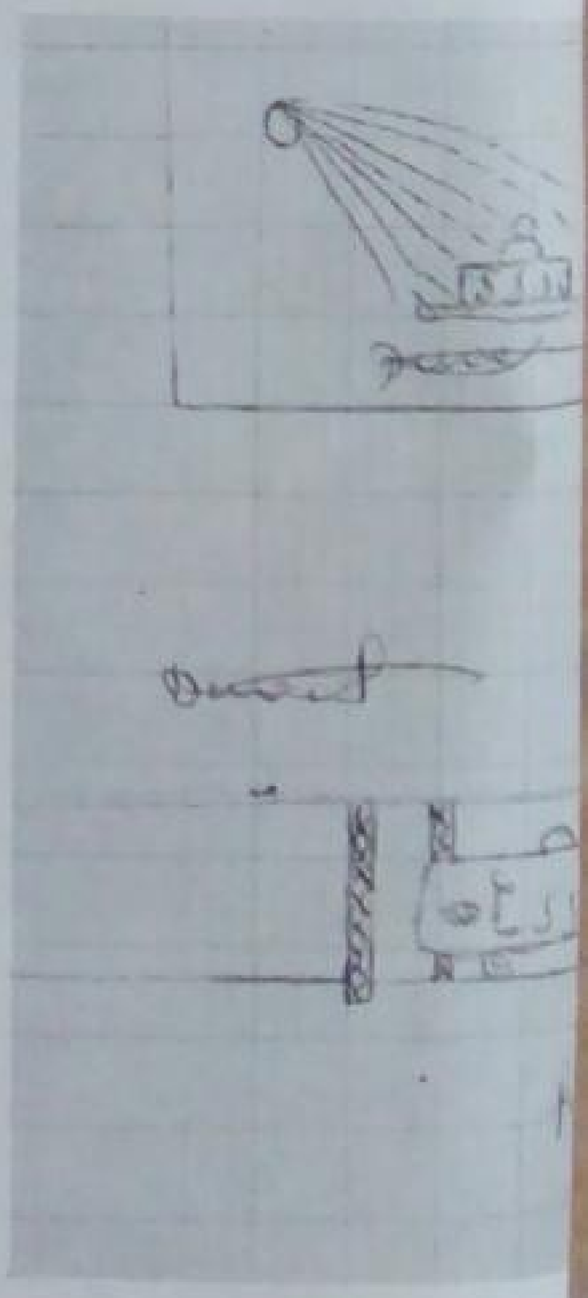
De Casablanca, Mme Duval, de la S.F.P. nous envoie cette lettre :

« *Messieurs,*

« *Je me permets de vous adresser un dessin de mon fils, Philippe,* « *âgé de 10 ans.*

« *Celui-ci est un fervent lecteur* « *de la* Revue Esso *qui l'intéresse* « *énormément, et cela fait plusieurs* « *fois qu'il fait des dessins pour votre* « *revue.*

« *Il ne comprend pas pourquoi je* « *ne vous les envoie pas ; aussi, je* « *me vois obligée cette fois de le faire,* « *car il m'a fait promettre de vous* « *adresser son dernier dessin, et il ne* « *pourrait plus croire en sa Maman,* « *si je ne le faisais pas.*



Merci, Philippe, d'avoir fait ce dessin (à 5 h. 1/4) le 8 mai 1951 ; tu vois que tout arrive et que ta maman a tenu sa promesse. Les mamans tiennent d'ailleurs toujours leurs promesses, un jour ou l'autre !

Nous avons tous beaucoup admiré ton dessin, avec le derrick, les réser-

M. S. Scheer, Président du Comité Central d'Entreprise, fit sur les résultats de l'exercice 1950, un exposé rendu particulièrement attrayant par des projections faisant ressortir les progrès accomplis pendant l'année écoulée.

Après la lecture des rapports des différentes commissions du Comité, une trentaine de questions furent étudiées et discutées au cours de cette réunion. Le procès-verbal détaillé diffusé parmi tout le personnel de la Société donne d'ailleurs toutes précisions sur chacune de ces questions.

Le lendemain, les membres du Comité qui en avaient fait la demande participèrent à une visite de la raffinerie de Port-Jérôme. Partis en autocar à 7 h. 30 des Champs-Elysées, ils arrivèrent à destination, après un court arrêt à Rouen, vers 11 h. 45. Ils furent reçus par M. Gotard, directeur, et M. Vial, sous-directeur, qui leur fit un exposé sur l'historique de la Raffinerie, sa reconstruction et sa modernisation.

Après le déjeuner, les visiteurs auxquels s'étaient joints les membres du Comité d'Etablissement local, purent, par petits groupes et sous la conduite d'Ingénieurs qualifiés visiter en détail la Raffinerie et les nouveaux Laboratoires ainsi que la Cité et le Club-House.

---

CLAUDE DETURMENY, BÉNÉFICIAIRE D'UNE DES BOURSES D'ÉTUDES DE LA STANDARD OIL CO. (NEW-JERSEY.)

Chaque année, la Standard Oil Co. (New Jersey) attribue à de jeunes étudiants étrangers, ne faisant pas partie du personnel des Sociétés du Groupe, plusieurs bourses d'une année d'étude aux Etats-Unis.

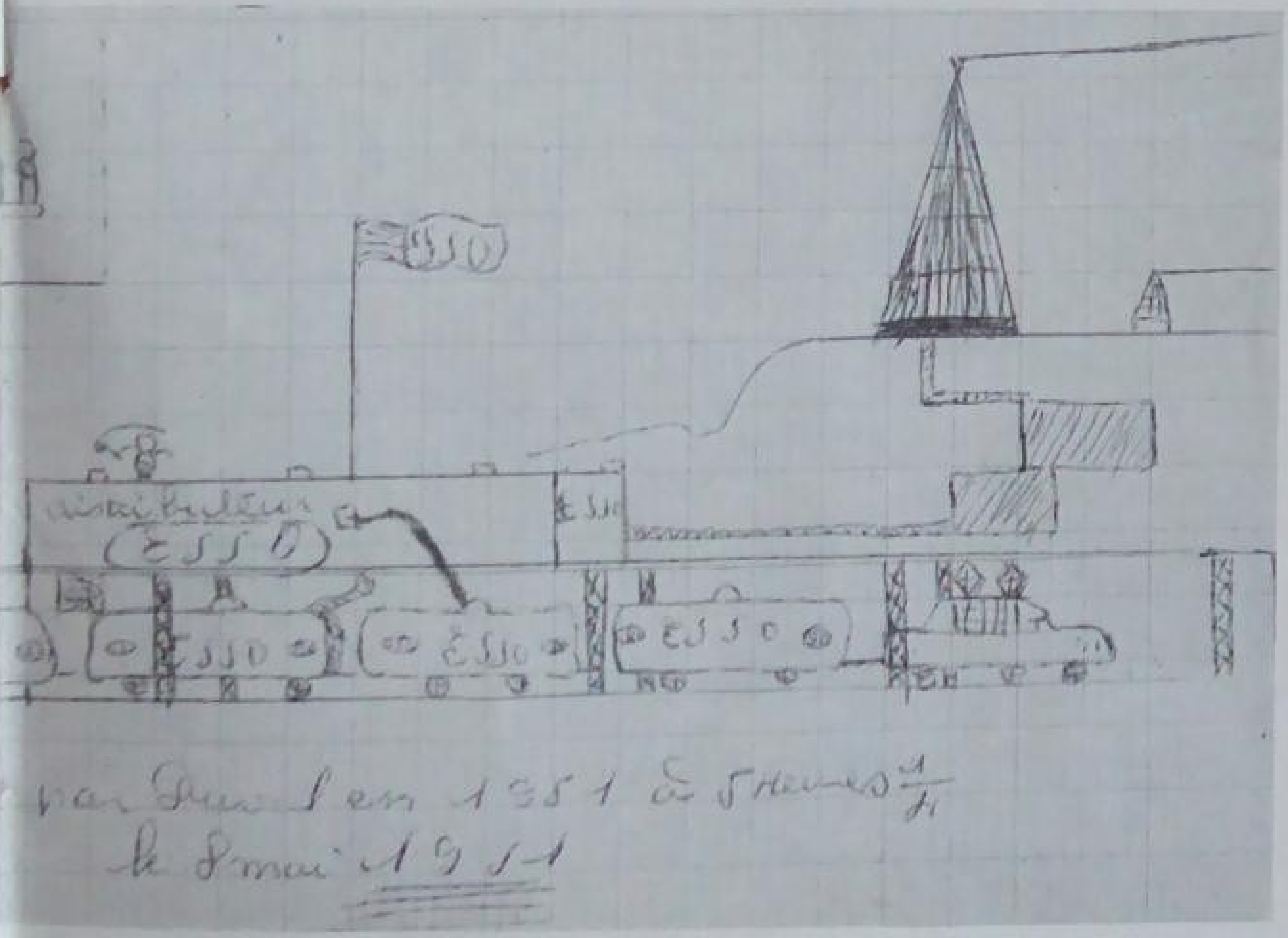
La France a eu la chance, cette année, de se voir attribuer l'une de ces bourses dénommées « Esso International Fellowship ». Un Comité de sélection après avoir « épluché » de nombreux dossiers a finalement retenu trois candidatures parmi lesquelles le Comité New Yorkais de la Bourse a retenu un jeune étudiant particulièrement méritant : Claude Deturmeny qui a eu la gentillesse de rendre visite à nos bureaux et de se prêter à cette interview.

---

LANCA

voirs et le train de wagons-citernes tiré par une locomotive électrique.

Nous voudrions seulement savoir si le personnage qui est sur le toit de la maison représente Philippe Duval ?



# MUTATIONS-PROMOTIONS

## DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

### Département Navigation

Le Commandant Patary vient d'être nommé Adjoint au Chef d'Armement, le Commandant Berthe.

Ce poste a été rendu nécessaire par le développement de notre flotte pétrolière maritime.

Entré dans le Groupe en 1927, il avait commandé successivement différents pétroliers dans la Société, dont le m/s « Marguerite Finaly » de 1936 à 1944, date à laquelle ce pétrolier avait été coulé par fait de guerre. Il avait repris le commandement de ce pétrolier devenu « Esso-Provence » en 1949 après sa remise en service.

M. Bernard Romet, vient d'être transféré au Département Produits Noirs Bunkers et Brûleurs au Département Navigation.

Entré en 1947 au Département Comptabilité, il avait été muté au Département Produits Noirs, Bunkers et Brûleurs, Service Esso Marine, en 1948 en qualité d'Agent de Maîtrise.

# *gratifications* POUR LONGS SERVICES

*Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaborateurs qui ont atteint trente et vingt-cinq ans de service à notre Société.*

DIRECTION COMMERCIALE

**30 ans**

*M. Paul Aubergier, Dessinateur- Projeteur, usine de Marseille.*

*M. Raymond Baldauff, Adjoint Huiles, division nord-est.*

*M. Louis Desprez, Coordinateur des Ventes de la zone nord du Département Bedford.*

*M. Henri Lamy, Contremaître d'entretien, Atelier Principal Distributeurs, division nord-ouest.*

*M.r Manuel Pinar, ouvrier à l'usine de Marseille.*

*M. Pierre Quillon, Chef de service au Département Construction et Entretien.*

DIRECTION, COMPTABILITÉ ET FINANCES

**30 ans**

*M. Georges Ludwig, Comptable commercial employé principal, Comptabilité générale.*

**25 ans**

*Mme Renée Hildenbrand, Mécanographe, Département Finances, Service Caisse.*

# VOICI L'HIVER

*Pensez aux fonds de Solidarité :*

**VOS COLLÈGUES MALADES ONT BESOIN DE CHARBON**

**DE NOMBREUSES DÉTRESSES EXISTENT ENCORE.**

*Vos dons, doublés par ceux de la Société, servent à soulager ces misères.*

urs ont été réunis en France à l'instigation du
nal du Patronat Français et ont fait un voyage
omiques dans plusieurs régions industrielles.
d'entre eux provenaient de pays européens, à
deux qui venaient des Etats-Unis et d'Indonésie.
cueillis par une délégation de cadres de la Standard
Pétroles à la tête de laquelle se trouvait
oin, adjoint au directeur des Approvisionnements
Cette délégation comprenait notamment des
direction Commerciale, de la direction Industrielle
erie de Port-Jérôme, qui ont été présentés à nos
ont pu répondre à toutes les questions qui leur

l'allocution de bienvenue qui a été prononcée par
nos invités étrangers ont vu leur attention parti-
tirée par l'importance que nous attachons aux
aux en France. Un rapport annuel de 1950 a été
ue invité à l'issue du repas. Les remerciements
nt nous avons été l'objet de la part des invités
nt de penser que cette manifestation de rappro-
national placé sous le signe Esso aura fait une
rable sur nos hôtes.

---

ON DU COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE
DU 22 JUIN 1951

u Comité Central d'Entreprise précédant l'Assem-
'est tenue au Siège Social le vendredi 22 juin 1951.
ux membres, représentant le personnel de tous le
métropolitains ainsi que l'Armement, et désignéss
nts Comités d'Etablissement, étaient présents.
mplissement des différentes formalités : approba-
-verbal de la précédente réunion, nomination du
crétaire adjoint, du trésorier, du trésorier adjoint,
nts au Conseil d'Administration, des membres
Commissions, désignation de l'expert-comptable,

M. S. Scheer, Président du Comité Central d'Entreprise, fit sur les résultats de l'exercice 1950, un exposé rendu particulièrement attrayant par des projections faisant ressortir les progrès accomplis pendant l'année écoulée.

Après la lecture des rapports des différentes commissions du Comité, une trentaine de questions furent étudiées et discutées au cours de cette réunion. Le procès-verbal détaillé diffusé parmi tout le personnel de la Société donne d'ailleurs toutes précisions sur chacune de ces questions.

Le lendemain, les membres du Comité qui en avaient fait la demande participèrent à une visite de la raffinerie de Port-Jérôme. Partis en autocar à 7 h. 30 des Champs-Elysées, ils arrivèrent à destination, après un court arrêt à Rouen, vers 11 h. 45. Ils furent reçus par M. Gotard, directeur, et M. Vial, sous-directeur, qui leur fit un exposé sur l'historique de la Raffinerie, sa reconstruction et sa modernisation.

Après le déjeuner, les visiteurs auxquels s'étaient joints les membres du Comité d'Etablissement local, purent, par petits groupes et sous la conduite d'Ingénieurs qualifiés visiter en détail la Raffinerie et les nouveaux Laboratoires ainsi que la Cité et le Club-House.

---

CLAUDE DETURMENY, BÉNÉFICIAIRE D'UNE DES BOURSES D'ÉTUDES DE LA STANDARD OIL CO. (NEW-JERSEY.)

Chaque année, la Standard Oil Co. (New Jersey) attribue à de jeunes étudiants étrangers, ne faisant pas partie du personnel des Sociétés du Groupe, plusieurs bourses d'une année d'étude aux Etats-Unis.

La France a eu la chance, cette année, de se voir attribuer l'une de ces bourses dénommées « Esso International Fellowship ». Un Comité de sélection après avoir « épluché » de nombreux dossiers a finalement retenu trois candidatures parmi lesquelles le Comité New Yorkais de la Bourse a retenu un jeune étudiant particulièrement méritant : Claude Deturmeny qui a eu la gentillesse de rendre visite à nos bureaux et de se prêter à cette interview.

---

## CASABLANCA

ca, Mme Duval, de la S.F.P. nous envoie cette

*Messieurs,*

*nets de vous adresser un dessin de mon fils, Philippe,*
*s.*

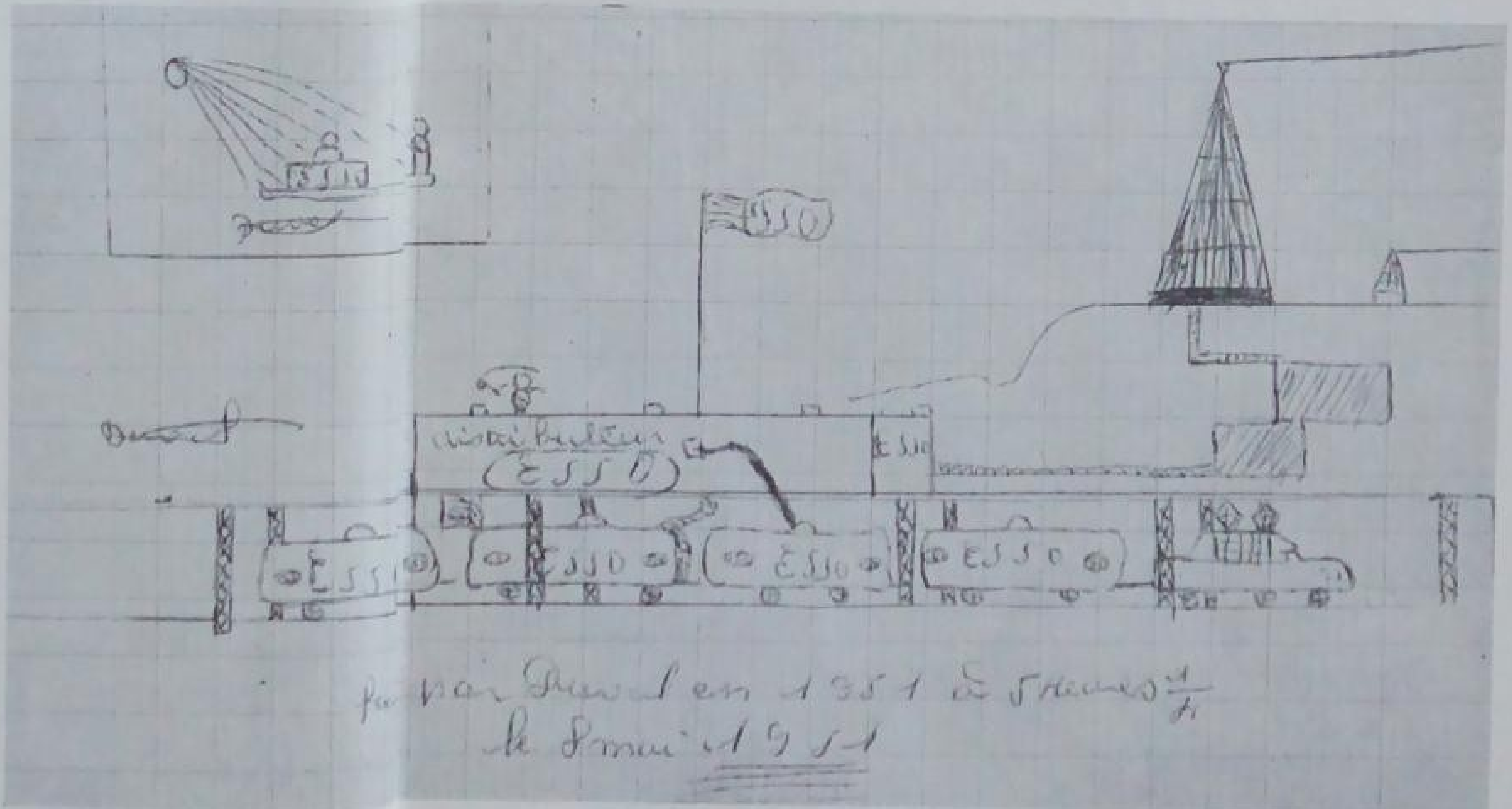
*t un fervent lecteur*
*Esso qui l'intéresse*
*et cela fait plusieurs*
*des dessins pour votre*

*rend pas pourquoi je*
*envoie pas ; aussi, je*
*ée cette fois de le faire,*
*ait promettre de vous*
*dernier dessin, et il ne*
*croire en sa Maman,*
*ais pas.*

ppe, d'avoir fait ce
1/4) le 8 mai 1951 ;
tout arrive et que
tenu sa promesse.
tiennent d'ailleurs
promesses, un jour

ous beaucoup admiré
le derrick, les réser-
voirs et le train de wagons-citernes tiré par une locomotive électrique.

Nous voudrions seulement savoir si le personnage qui est sur le toit de la maison représente Philippe Duval ?




## MUTAT

*APPROV*

Le Commandant
d'être nommé Adjoi
mement, le Comman

Ce poste a été ren
le développement
pétrolière maritime.

Entré dans le Gr
avait commandé succ
rents pétroliers dans
le m/s « Marguerite
à 1944, date à laqu
avait été coulé par l

*gr*
PO

*Nous adressons nos*
*trente et vingt-cinq an*

*M. Paul Aubergier, D*
*jeteur, usine de Mars*
*M. Raymond Baldauff,*
*division nord-est.*
*M. Louis Desprez, C*
*Ventes de la zone nord*
*Bedford.*

DIRE

*M. Georges Ludwig,*
*générale.*

*Mme Renée Hildenbra*

**VO**
*Pens*
**VOS CO**
**BESOIN**
**DE NOM**
**EXISTE**
*Vos don*
*Société,*

# Revue de la Presse

### LA PÉTRO-CHIMIE AMÉRICAINE EST ASSURÉE D'UN BRILLANT AVENIR

L'industrie pétro-chimique, dont les activités consistent à tirer des produits chimiques du pétrole et des gaz naturels, a connu aux Etats-Unis un développement extrêmement rapide qui se poursuit toujours.

Bien que cette industrie en soit encore à ses débuts — elle a 25 ans environ — sa production, au cours de l'année 1950, a atteint 5 millions 850.000 tonnes, chiffre qui sera largement dépassé, estime-t-on, en 1951.

#### Raisons de cette expansion

La production très élevée prévue pour l'année 1951 s'explique, en partie, par le fait que cette industrie devra non seulement satisfaire aux besoins de l'économie civile mais encore à ceux de la défense aux Etats-Unis et dans les autres pays libres. Selon des porte-paroles de cette industrie, les programmes de défense mis en œuvre aux Etats-Unis et à l'étranger nécessiteront en 1951 et dans les années qui suivront de grosses quantités de produits chimiques.

De plus, les ressources en matières premières de cette industrie, le pétrole et les gaz naturels, existent en abondance aux Etats-Unis. L'industrie pétro-chimique éprouvera donc moins de difficultés à répondre à une demande accrue en produits chimiques que les industries utilisant comme matières premières les graisses et les huiles végétales, les céréales ou le bois.

#### Production de l'industrie pétro-chimique

Les nouvelles usines en construction montre bien la voie que l'industrie pétro-chimique entend suivre aux Etats-Unis au cours de ces prochaines années. Une de ces usines produira 81.000 tonnes d'éthylène par an dont on tirera entre autres du polyéthylène. D'autres usines fabriqueront du benzène, de l'acétylène, de l'éthyle, du chlore, de la glycérine et de l'acrylonitrile.

Actuellement, l'industrie américaine souffre d'une pénurie de benzène. Ce produit sert, on le sait, à la fabrication du caoutchouc synthétique ; du phénol, d'où l'on tire des antiseptiques et des germicides, de teintures et de résines synthétiques, d'insecticides, de produits photographiques, de détersifs synthétiques, de matières plastiques, de l'essence aviation, et de diverses fibres synthétiques dont le nylon. Le toluène dont on se sert pour la fabrication de teintures et du trinitotoluène, cet explosif connu sous le nom de TNT, provient également du benzène.

Actuellement, 80 % des ressources en benzène des Etats-Unis proviennent des fours à coke des acieries. Bien que la production du coke ait atteint des chiffres record, les besoins en benzène dépassent de près de 20 % les disponibilités. En 1940, les Etats-Unis ont, en effet, consommé 380.000.000 de litres de benzène pour la fabrication de carburants. Au cours de cette même année, 152.000.000 de litres ont servi de matières premières à l'industrie chimique. En 1950, la consommation totale de benzène aux Etats-Unis a été de 760.000.000 de litres. On compte que la production de benzène provenant du coke passera de 646.000.000 de litres en 1950 à 722.000.000 de litres en 1951.

C'est pour pallier cette pénurie que l'industrie pétro-chimique a été appelée à fabriquer du benzène. On estime que la production de benzène, par cette industrie, atteindra prochainement 380.000.000 de litres. Cependant, les porte-parole de cette industrie précisent que les nouvelles usines, qui permettront la distillation sur une grande échelle des pétroles et des gaz naturels, ne commenceront pas à donner une production suffisante de benzène avant 1952.

En dépit de cette production domestique accrue, les Etats-Unis seront obligés de continuer à importer du benzène. On estime généralement que ces importations, en provenance pour la plus grande partie d'Europe, se chiffreront entre 152.000.000 et 190.000.000 de litres par an.

Il en est de même pour la glycérine qui sert, entre autres, à la fabrication des explosifs et de la cellophane. Elle était autrefois exclusivement un sous-produit de l'industrie du savon. La demande dépasse également aujourd'hui largement les disponibilités et, de ce fait, la pétro-chimie a été amenée à fabriquer de la glycérine synthétique. Depuis 1948, date à laquelle a commencé cette fabrication, la production n'a fait qu'augmenter.

### UN SCOOTER « LAMBRETTA » PLUS RAPIDE QU'UNE DARRACQ DE DEUX CENTS CHEVAUX

Un scooter Lambretta vient de réaliser la performance extraordinaire pour une aussi petite machine de cent quatre-vingt quinze kilomètres-heure avec un moteur de cent vingt-cinq centimètres cubes.

Rappelons que c'est la vitesse réalisée pour la première fois en 1908 par la voiture Darracq de deux cents chevaux.

*(Extrait de S.I.S.)*



Avant toutes choses, nous avons appris que notre boursier n'a que vingt et un ans ! Bachelier « math-élem » à dix-sept ans. Après avoir quitté le Lycée Pasteur de Neuilly, il passe une année à « Carnot » puis trois années à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, d'où il sort second sur 254 ! En outre, « pour s'amuser », suivant son expression, il passe le diplôme d'anglais de la Chambre de Commerce Britannique.

*A gauche : Claude Deturmeny* (PHOTO R. BEZAULT)

« Je n'ai aucun mérite à faire des études... je les fais par goût » et, en effet, pour ses vacances, M. Deturmeny cherche à voyager — en Allemagne, par exemple, pour apprendre l'allemand et lire un jour dans leur langue Gœthe et Schiller...

A ses heures de loisir, il parcourt le maximum de publications scientifiques, de façon à se tenir au courant, dans ce domaine, des dernières actualités. Apprenons quelques « passions » du jeune étudiant : l'aviation, la photographie, le dessin... « Malheureusement, je n'ai pas beaucoup de temps » et nous le croyons car, avec un tel programme !...

« Sinon, j'étudierai les auteurs Grecs et Latins de façon à suivre l'évolution depuis les origines jusqu'à nos jours de la philosophie, de la littérature. C'est le seul moyen, n'est-ce pas, pour bien assimiler ce qui s'écrit à l'époque contemporaine... », « D'autres questions concernent la musique, le sport. « Je n'aime que la musique classique. Le jazz ne fait rien vibrer en moi... les negro-spirituals d'ailleurs ont déjà plus d'échos... » Pour le sport, le hand-ball a eu autrefois — au lycée Pasteur — les faveurs de notre ami... « ... Nous avions une bonne équipe, une année même, nous avons été finalistes pour la Coupe Scolaire disputée entre tous les lycées de la région parisienne... Aujourd'hui, le temps manque pour pratiquer — réellement — le sport. » Un petit détour vers les distractions nous apprend que Claude Deturmeny ne va qu'assez rarement au cinéma — simplement quand on présente un bon film — (les films à thèse sont ceux qu'il préfère et ce goût rejoint celui qu'il porte en littérature aux problèmes) et qu'il a souvent autant de plaisir à lire une bonne pièce de théâtre qu'à la voir jouer.

Il me reste la « question » à poser : « Que pensez-vous de ce séjour aux Etats-Unis ? » Nous avons divisé la réponse en plusieurs points. En premier, une grande curiosité qui se résume par la découverte d'un pays inconnu — sauf par les livres et ce qu'on en raconte — en second, l'Université, où en compagnie de camarades américains, il étudiera la façon dont on prend aux U.S.A. certains problèmes qui peuvent se poser en France et, en dernier, les études humaines, sociales ou économiques auxquelles il consacrera une partie de son temps. Nous avons la certitude que Claude ne manquera pas, pendant son année américaine, de se livrer en « dilettante » à de nombreuses études et d'en tirer des enseignements et des conclusions.

« Que pensez-vous faire à votre retour... ? »

« Mais... mon service militaire pour lequel j'ai obtenu un sursis jusqu'à présent en tant qu'étudiant. » A ce sujet, l'étude a une place importante puisque son intention — après les six mois de classes obligatoires — est de passer le concours — très

difficile — du corps des Interprètes. Car, vous avais-je dit que notre ami parle couramment l'Anglais et... qu'il comprend l'Allemand ?

Bon voyage et bon séjour, Claude Deturmeny !..

## RAFFINERIE DE PORT-JEROME

### ÉCOLE D'APPRENTISSAGE

Dans le cadre de la formation des jeunes, nous nous plaisons à enregistrer un résultat méritoire à la Raffinerie de Port-Jérôme, dont l'Ecole d'Apprentissage a présenté aux épreuves du Certificat d'Aptitude Professionnelle (Le Havre et Bolbec, les 13, 14 et 15 juin), 20 candidats dont 18 ont été reçus. Ces diplômes ont été accordés à :

#### SECTION « AJUSTEURS »

MM. Maurice Barrois, Daniel Bonnet, Christian Camuset, Jack Cribelier, Marceau Dumontroty, Christian Dutreuil, Roger Emery, Jean-Claude Hervieux, Jean Maurice, Rémy Pain, Claude Vente.

#### SECTION « TOURNEURS »

MM. Claude Lemesle, Michel Letourneau.

#### SECTION « CHAUDRONNIERS »

MM. Robert Chedru, Roger Couroyer, Raymond Hericher, Henri Lechien, Michel Saunier.

L'année scolaire a été clôturée le 9 juillet par une petite cérémonie présidée par M. A. Schlageter, remplaçant M. Young et en présence de M. Gotard et de M. R. Neveu, Directeur de l'Ecole d'Apprentissage, et des Professeurs et Moniteurs encadrant les élèves.

Ces personnes montrèrent un réel intérêt pour l'exposition qui groupait harmonieusement les Travaux Pratiques les mieux notés. M. Neveu, prenant l'exemple des expéditions polaires françaises et citant des paroles de Paul-Emile Victor, démontra aux élèves que la réussite dépend de l'application, de la continuité dans l'effort et de la solidarité dans l'équipe. Puis Il demanda au apprentis, d'avoir la volonté de toujours aller de l'avant.

M. A. Gotard après avoir excusé l'absence de M. R.B. Young retenu par les obligations de sa charge, remercia M. Schlageter d'avoir bien voulu assister à cette distribution de prix. Le Directeur de la Raffinerie exprima sa satisfaction devant les succès remportés, précisant qu'ils étaient dus à la compétence des Professeurs et Moniteurs, à la valeur d'un équipement adapté aux besoins de l'Ecole, à l'application et au travail personnel des apprentis. M. Gotard souligna ensuite l'importance que la direction de la S.F.P. attache à leurs travaux et demanda aux apprentis de 1re et de 2e année de suivre l'exemple de leurs aînés, afin de conserver le renom de l'Ecole et de devenir des ouvriers qualifiés dont certains seront capable d'assurer le commandement et de former les jeunes qui leur seront confiés.

Ce fut ensuite, la lecture du Palmarès et la remise des Prix. Un goûter clôtura cette cérémonie qui a prouvé à nouveau aux Elèves et Professeurs l'intérêt que suscitent leurs efforts.

*Au cours de la cérémonie, avant le goûter...* (PHOTO CORDIER)

## NOUVELLES DE L'AIR...

### UN RELAI ÉLECTRONIQUE ÉVITERA AUX AVIONS LES PANNES DE BOUGIES

Un nouveau système particulièrement efficient de contrôle de l'allumage des moteurs d'avions vient d'être mis au point par l'industrie américaine. La question de l'allumage a toujours été en effet la pierre d'achoppement de la sécurité de vol. Pour y remédier, on munissait jusqu'alors les moteurs d'un double système d'allumage mais la difficulté de contrôle restait entière, vu l'inaccessibilité relative de certains moteurs d'avions modernes qui comptent jusqu'à trente-six cylindres en plusieurs étoiles.

L'invention Américaine présente donc l'avantage de contrôler l'un des circuits d'allumage à l'aide de l'autre.

Le moteur étant mis en route sur l'un des deux, l'autre est mis sous tension. La compression des gaz fait alors baisser la tension de la bougie.

Cette chute de tension est utilisée pour allumer une lampe au néon à l'aide d'un relai électronique.

Cet essai peut être répété sur chaque cylindre, chacun d'eux en effet étant représenté sur un tableau de signalisation.

*(Extrait de S.I.S.)*

### DANS L'APPAREIL (A PÉTROLE) DE DEMAIN, J'AI SURVOLÉ PARIS A 650 KM. A L'HEURE

L'avion commercial à moteur à pistons vit ses dernières années. Bientôt, la propulsion à réaction sera reine. Et, dans toutes les usines aéronautiques du monde, on prépare fiévreusement les prototypes de demain.

J'ai pu voler dans l'un de ces prototypes, celui du quadrimoteur anglais Handley-Page « Hermès V » et j'ai été le passager de 1954 et d'au-delà...

« L'Hermès V », énorme machine de 41 tonnes, est mû par quatre turbo-propulseurs Theseus qui lui donnent une puissance totale de 11.000 CV. On connaît le principe du turbo-propulseur : c'est un moteur à réaction qui, au lieu de n'utiliser que la force de jet de gaz sur l'air, entraîne également une hélice. Il consomme, on le sait, non pas de l'essence, mais du vulgaire pétrole.

La vitesse atteinte est inférieure à celle de l'avion à turboréacteur, mais déjà très nettement supérieure à celle de l'appareil classique.

C'est une formule transitoire en attendant que le turboréacteur soit parfaitement adapté au transport des voyageurs.

Il est 15 heures. Orly est baigné de soleil. Les quelques rares privilégiés invités à la présentation en vol de « l'Hermès V », par la société Handley-Page, pénètrent dans le bolide géant. L'intérieur est spacieux et d'un luxe raffiné : les soixante personnes que transportera « l'Hermès V » s'y trouveront tout à fait à l'aise.

Le commandant de bord lance les « turboprops ». C'est extraordinaire, on n'entend presque rien. Se mouvant pourtant à des milliers de tours-minute, les turbines ne produisent qu'une sorte de sifflement comparable au bruit d'une locomotive électrique. Vous verrez ça un jour L'impression est tout à fait inédite, tout à fait surprenante...

Le pilote, un Anglais roux aux moustaches « R.A.F. » en bataille, amène le « Hermès V » sur la piste d'envol. On roule un peu. Très vite. Et les 41 tonnes s'arrachent et grimpent.

La vitesse ascensionnelle est, elle aussi, nettement plus élevée que celle des avions ordinaires. Nous montons de 710 mètres à la minute. Le sol s'enfonce littéralement sous nous.

Et, à une allure de croisière approchant les 600 à l'heure, nous allons pendant une heure folâtrer autour de Paris.

Une ville en dessous, c'est Fontainebleau. Je parle pendant quelques instants avec un voisin et je regarde à nouveau par le hublot : voici une autre agglomération. Coulommiers ? Non... Beauvais ?... Et bientôt, à notre droite, on distingue Rouen !

Nous sommes très haut. A 5 mille mètres. Et le bruit des turbo-propulseurs a toujours le ronronnement presque imperceptible d'une dynamo. Pourtant ceux qui nous auront entendus passer diront que nous laissions derrière nous ce miaulement atroce des appareils à réaction... Un coup d'œil encore au dehors. Cette tache là, c'est Melun ! Ce type d'avion donne vraiment une impression ébouriffante de vélocité.

Mais il faut déjà revenir à Orly, alors qu'après avoir survolé Paris, nous évoluons maintenant au-dessus de Saint-Denis.

La tour de contrôle de l'aérodrome a signalé par radio que la piste allait être libre pour nous. Il faut en profiter tout de suite. L'équipage met « pleine gomme ». Nous ressentons une sorte de choc et le « Hermès V » saute littéralement par-dessus Paris à plus de 650 à l'heure, sans que l'augmentation du bruit des moteurs et des vibrations soit très sensible. Un court virage à proximité du terrain. Un crissement de pneu, et c'est fini.

(« L'Aurore. »)

## PÉTROLE et LITTÉRATURE

### « LE DÉBARQUEMENT »

*suite de la page 25*

the ocean. Une « Force Pluto » fut constituée. Son personnel comprenait environ 100 officiers et 1.000 hommes. Disons tout de suite, pour le cas où le mouvement de la bataille de Normandie ne nous permettrait pas de revenir du côté des grosses bobines flottantes, que l'immersion fut entreprise quelques semaines après le jour J. Elle réussit parfaitement. Le tube relia l'Ile de Wright à un point de la côte française voisin de Cherbourg. Une fois posé à travers la Manche, le pipe-line se prolongea sur des centaines de kilomètres sur le sol français, suivant les armées alliées dans leur progression.

PH. LACHEROY

# nouvelles

## SAINT-OUEN

### UN NOUVEAU POSTE DE REMPLISSAGE POUR CAMIONS GROS PORTEURS

Dans l'*Esso-Revue* 44 de juillet 1951 figurait, en première page, une photographie représentant un gros porteur en cours de chargement à notre dépôt de St-Ouen. Malheureusement, le dispositif utilisé était provisoire pour permettre la construction du nouveau poste et les initiés se sont voilés la face à la vue des « tripes » utilisées momentanément et que nous prohibons dans toutes nos installations. Le lecteur fera aisément la différence entre les deux photographies.

Le nouveau poste, comprenant 2 plateformes, permet le remplissage simultané de 4 gros porteurs. Chaque plateforme est équipée de 4 manches Wheaton de 3'' à coulisse, orientables dans tous les sens, permettant un remplissage à la cadence de 60 m³/h. par manche.

A remarquer la main courante de protection, fixée à la toiture du poste et qui permet aux chauffeurs de circuler sur leurs camions en toute sécurité.

---

Au cours d'une séance du Comité d'Etablissement au Siège de la Division Nord-Ouest, les membres du Comité avaient exprimé le désir de leurs collègues de visiter les établissements de la Société avec le personnel desquels ils sont en liaison continuelle, et dont ils ignorent souvent les activités.

Pour répondre à cette demande bien légitime, le samedi 2 juin 1951, une première visite du dépôt de St-Ouen était organisée et, malgré une pluie battante, 19 personnes (dont trois charmantes collègues du service « Utilités ») se pressaient derrière le directeur du dépôt, M. Meliet, qui avait tenu à faire lui-même les honneurs de son établissement.

Nous devons louer le mérite des courageux qui, à l'abri de parapluies ou d'imperméables, pendant plus de deux heures, ont suivi avec un intérêt non dissimulé les commentaires éclairés de leur cicérone, et bien gagné l'apéritif léger par lequel s'est terminé cette visite.

Tous se sont déclarés enchantés, et ont admiré sans réserve ce dépôt dont ils ne soupçonnaient ni l'importance, ni l'activité.

## GENNEVILLIERS

### VISITE DE L'USINE

Le 12 juillet, à la demande de la Direction Commerciale, se réunissaient, à l'usine de Gennevilliers, les chefs de secteurs et S.I. des régions de Lille et Reims.

Il s'agissait de mettre au point un approvisionnement régulier en lubrifiants, des dépôts et de la clientèle, par camions-fourgons au départ de Gennevilliers.

Ce système présentera des avantages sérieux, qui peuvent se résumer comme suit :

— Augmentation de la fréquence des approvisionnements,

## D. N. O. D. N. E.

BANQUE DU SANG — A la demande des Comités d'Etablissement D.N.O. et D.N.E., une journée « du sang » a été organisée par ces divisions ; 97 personnes du siège des deux divisions, de St-Ouen, d'Orly et le Bourget, ont bénévolement prêté leur bras aux adroites infirmières installées dans la salle de Training de la division nord-ouest rue Cortambert.

Organisation parfaite sans aucun incident.

Ci-dessous quelques patients se prêtent docilement à cette petite formalité.

## COMPIÈGNE

Sinistré en totalité en 1944 et reconstruit suivant les toutes dernières normes, le dépôt de Clairoix a été remis en service fin décembre 1950. Raccordé au fer et à l'eau, il dispose d'une capacité de stockage de 990 m³.

Les perfectionnements dont il bénéficie en font un des plus modernes de nos dépôts : bacs pouvant supporter une pression de 175 grammes pour les produits volatils, appareil de chargement équipé de bras Wheaton, pompes centrifuges en plein air pour chaque produit.

# es divisions

**.O.**

— Approvisionnement direct de la clientèle au départ de l'usine (d'où diminution des travaux de manutention dans les dépôts),

— Diminution des immobilisations de stocks en dépôts (d'où meilleure utilisation des ressources et limitation des moyens de stockage),

— Suppression des stocks dormants et des stocks morts en dépôts,

— Amélioration dans la rotation des emballages vides.

Les chefs de secteurs et S.I. suivirent avec beaucoup d'attention l'exposé de M. Pécoud, de la Direction Commerciale, et la date du 30 juillet fut fixée pour l'établissement des premières demandes de ravitaillement par camions-fourgons.

Dans l'après-midi, la curiosité et l'intérêt des vendeurs furent retenus par la visite de l'usine de Gennevilliers, sous la direction de M. Douy ; dans la soirée chacun put rejoindre son secteur de vente avec la certitude d'avoir vécu une journée que la documentation recueillie rendra utile et qui, grâce au nouveau mode de ravitaillement, sera très certainement fructueuse.

---

Une deuxième visite permettait à plus de 60 personnes, dix jours plus tard, d'admirer la très moderne usine de Gennevilliers.

Il ne nous appartient pas de vous la décrire, mais nous manquerions à tous nos devoirs en passant sous silence l'accueil si cordial réservé à tous par MM. Auclair, Douy et leurs assistants, qui, après avoir rivalisé de complaisance pour satisfaire les curiosités, nous ont fait l'honneur de leur magnifique salle de restaurant, dans laquelle nous avons pu apprécier des produits excellents (bien que n'étant pas de leur fabrication) et un service qui était « maison », c'est-à-dire parfait.

### RUE CORTAMBERT

#### FAUSSE ALERTE

Jeudi 14 juin, la rue Cortambert était mise en émoi par l'arrivée vers 11 heures du matin d'un véritable convoi de pompes, d'échelles, précédé du concert des avertisseurs des pompiers parisiens.

Avant que quiconque ait pu intervenir, ces braves pompiers se précipitaient dans l'immeuble de la division nord-ouest, tirant avec eux lances et tuyaux.

Rassurez-vous, il ne s'agissait que d'une erreur ! Le vent ayant rabattu sur une terrasse la fumée de la cheminée de la cuisine où Mme Le Galle, cordon bleu bien apprécié, s'activait à recharger son fourneau, une concierge du voisinage avait téléphoné à la caserne la plus proche et avait provoqué ce joyeux tintamarre.

En cinq minutes, la méprise constatée, tout était rentré dans l'ordre ou à peu près, car un raccord, pompier bien entendu, s'étant malencontreusement défait, une joyeuse cascade courait dans les escaliers et le vestibule. Eh bien ! croyez-moi si vous voulez, mais respectant la consigne le personnel est resté bien sage dans les bureaux, et c'est tout juste si quelqueUtilité passant dans les couloirs en a parlé au Central en retournant à sa machine.

**N. E.**

Sous l'impulsion de son jeune Chef de Secteur, M. René Troit, que nous voyons ci-contre entouré de la double équipe de livraison devant un camion Somua de 12.000 litres, les résultats obtenus au point de vue exploitation méritent d'être cités :

*En juillet* 1951 pour 800.000 litres livrés :

| | |
|---|---|
| Moyenne de livraisons unitaires tous produits dans la clientèle | 5.856 l. |
| Moyenne de livraisons unitaires dans les E.S.S... | 12.000 l. |
| Indice de productivité (rendement homme-heure). | 1.829 l. |
| Moyenne heure-chauffeur | 1.604 l. |

Au cumulatif, pour six mois d'activité, le pourcentage des Pertes Exploitation ressort à 0,232 %

Ces résultats ne sont pas dus uniquement au matériel, mais aussi et surtout à l'esprit du personnel qui forme véritablement « l'Equipe » de Compiègne.

### REIMS-NANCY

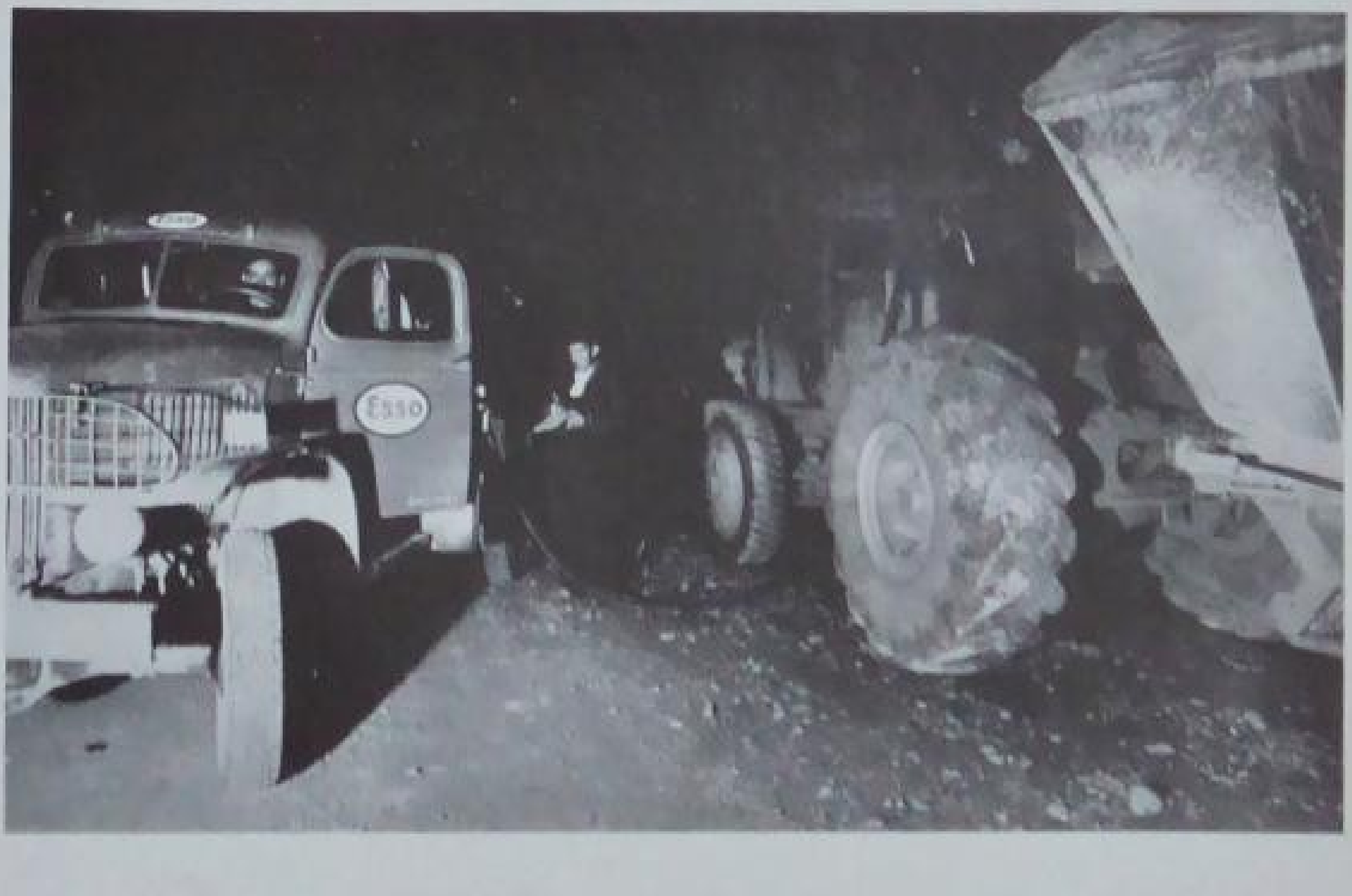
Deux réunions de Training, l'une à Reims, le 1er juin, l'autre à Nancy, le 8 juin, ont groupé tous les monteurs dépanneurs d'appareils distributeurs de la division. L'Adjoint Exploitation, M. G. Delabarre, présidait ces réunions, assisté de M. A. Dupin.

Le but de ces réunions était la présentation du Primeter 500. Les inspecteurs Pompes et Réservoirs, MM. Vinckier et Latraye, mettant en application leurs connaissances et les principes de « l'Art d'Instruire », ont fait des exposés d'une clarté remarquable, appuyés de croquis au tableau, de démontages et de remontages de l'appareil.

Chaque réunion a été coupée d'un déjeuner où n'a cessé de régner la plus franche camaraderie. Les conteurs d'histoires, notamment à Nancy, s'en sont donné à cœur joie. La palme revient sans contredit à M. Boiteux, monteur à Besançon.

### OTTMARSHEIM

Voici une belle photographie nocturne de ravitaillement et de graissage sur le chantier d'Ottmarsheim, qui nous est envoyée par la D.N.E.



## CHRONIQUE SOCIALE

### RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

*envisagées au cours des mois de juillet et d'août 1951*

#### DISPOSITION LÉGALES

**Prêts destinés à l'amélioration de l'habitat**

Un décret et un arrêté du 18 juillet 1950 ont autorisé les Caisses chargées du paiement des prestations familiales à consentir, jusqu'au 1er juillet 1951, des prêts au taux d'intérêt de 1 %, destinés à des travaux d'aménagement ou de réparation comportant une amélioration des conditions de logement de leurs allocataires salariés ou assimilés, propriétaires, locataires ou occupants de bonne foi des locaux qu'ils habitent. (Voir les résumés des dispositions sociales de juillet 1950 et février 1951.)

Un nouveau décret en date du 10 juillet 1951 (*J.O.* du 14 juillet 1951) vient de reporter du 1er juillet 1951 au 1er juillet 1952 le terme du délai pendant lequel les Caisses sont autorisées à consentir ces prêts.

**Allocation compensatrice des augmentations de loyer en faveur des locataires et occupants dont les ressources sont inférieures au salaire servant de base au calcul des prestations familiales**

Un décret du 9 juillet 1951 (*J.O.* du 12 juillet 1951) a institué une allocation compensatrice des augmentations de loyer en faveur des locataires et occupants dont les ressources sont inférieures au salaire servant de base au calcul des prestations familiales (144.000 fr. par an dans la première zone de la région parisienne) et ne percevant pas l'allocation-logement.

Les demandes doivent être adressées au maire de la résidence et l'allocation sera versée trimestriellement par le percepteur.

#### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

**Mutuelle de l'industrie du pétrole**

Le personnel a été informé par une circulaire « A afficher », en date du 4 juillet 1951 que la Mutuelle de l'Industrie du Pétrole s'est vue dans l'obligation de relever, à partir du 1er juillet 1951, le taux des cotisations demandées aussi bien aux Sociétés qu'aux Mutualistes.

L'augmentation des cotisations se justifie en raison de la majoration des prix des fournitures pharmaceutiques, du montant des cotisations payées à la Fédération Nationale des Caisses Chirurgicales Mutualistes et de la majoration du ticket modérateur (Base Paris) pour les soins médicaux dont le tarif de remboursement de la Sécurité sociale a été relevé depuis le 8 février dernier.

**Salaires et appointements**

Compte tenu de l'évolution des conditions économiques depuis le 31 mars 1951 et de l'état des discussions relatives aux conventions collectives, la direction a décidé que les salaires et appointements (primes et indemnités exclues) seraient augmentés de 4 % à dater du 1er août 1951.

Cette augmentation s'entend « à valoir » sur toute augmentation ultérieure applicable dans la corporation.

**Gratifications pour longs services**

Comme suite au désir exprimé par les représentants du personnel au cours de la réunion du Comité Central d'Entreprise du 22 juin 1951, la direction a décidé d'apporter un certain nombre d'améliorations aux gratifications pour longs services :

1° Création, à partir du 1er juillet 1951 — sans effet rétroactif — d'une gratification de 20.000 fr. en faveur du personnel atteignant 20 ans de service (15 ans pour le personnel féminin) ;

2° Les dispositions spéciales qui avaient été prévues en faveur du personnel partant à la retraite sont étendues, à partir du 1er juillet 1951, au personnel obligé de quitter la Société pour des raisons telles que : état de santé, suppression d'emploi.

Ces dispositions concernent le personnel dont le départ pour les raisons rappelées ci-dessus se place dans les douze mois (montant de la gratification : 80.000 fr.) ou dans les cinq ans (montant : 40.000 fr.), précédant l'achèvement de leurs 30, 40, 50 ans de service (25, 35, 45 ans pour le personnel féminin).

Il est rappelé que la durée des congés sans solde doit être exclue dans tous les cas du calcul de l'ancienneté nécessaire à l'obtention de ces quatre gratifications, ainsi que la durée du service militaire légal, en ce qui concerne la gratification pour 20 ans de service.

Par contre, la durée du service militaire légal, accompli postérieurement à l'entrée dans la Société, entre en compte dans le calcul de l'ancienneté nécessaire à l'attribution des gratifications pour 30, 40, 50 ans de service.

**Renseignements techniques pour la construction de pavillons d'habitation**

A la demande de la direction, le Département Construction et Entretien a réalisé une brochure qui analyse les différentes opérations à effectuer pour la construction d'un pavillon d'habitation et donne, à titre d'exemple, le prix de revient des différents types de logement.

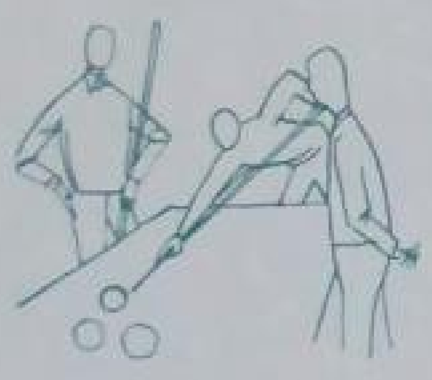
Les personnes intéressées peuvent obtenir communication de cette brochure :

— au Département du Personnel (Service Règlementation Sociale), au Siège,

— auprès de l'Adjoint Relations Sociales dans les Divisions,

— auprès du Département Relations Sociales, à Port-Jérôme,

— et auprès du Service Relations Sociales à La Mailleraye.



## les bonnes idées paient...

### OBSERVER

*Il vous arrive peut-être de trouver votre travail sans variété et de venir le matin au bureau ou à l'atelier avec l'impression de « faire toujours la même chose ».*

*Certes, pour le comptable : il s'agit constamment d'aligner des chiffres, de manipuler des factures, de tenir des stocks... Pour le dessinateur : de tracer des lignes, des angles, des courbes... Pour le monteur : d'assembler des tuyauteries... Bref, pour chacun d'entre nous, de recommencer les mêmes gestes, les mêmes actes.*

*Mais, pensons un peu à nos loisirs. Il y a certainement parmi vous des joueurs de belotte ou de billard.*

*La belotte, qu'est-ce donc, sinon toujours annoncer des tierces, un 50 ou un 100, faire des levées et ramasser « 10 de der » ? Le billard, en quoi cela consiste-t-il, sinon à pousser indéfiniment des billes les unes contre les autres ? Et pourtant... ! quel plaisir dans l'un comme dans l'autre cas, que de « réussir un joli coup ».*

*Non, ce n'est pas toujours la même chose, parce que, à chaque levée, vous observez soigneusement toutes vos cartes, calculez ce qui est tombé, ce qui doit rester en main, parce que, avant de pousser une bille, vous étudiez en détail la position des deux autres, vous vous demandez ce qui se passerait si vous faisiez comme ceci plutôt que comme cela.*

*Alors, pourquoi ne pas adopter la même attitude au travail ? Pourquoi ne pas observer ce geste que vous faites machinalement, presque inconsciemment, pourquoi ne pas vous poser des questions au sujet de telle opération ou de telle méthode ? Là aussi, il y a certainement un joli coup à réussir ; vous ne le réussirez peut-être pas la première fois, mais le jour où votre suggestion sera primée, ce sera, qui plus est, un « joli coup qui rapporte ».*

#### COMITÉ DES SUGGESTIONS - RÉUNION DU 10 JUILLET 1951

1° *SUGGESTIONS PRIMÉES*

**N° 605** — PAUL-LOUIS-MARIUS — *Port-Saint-Louis*
Fr. 3.500 — *(M. Laugier Marius)*
Remplacement, par un tuyau flexible, du tuyau en cuivre rouge reliant les deux pistons commandant l'inclinaison des glissières verticales des chariots élévateurs à fourches.

**N° 628** — NESTOR-JACQUES-PASCAL — *Tarbes*
Fr. 5.000 — *(M. Fenodot Jacques)*
Adjonction d'un exemplaire supplémentaire dans les liasses de fiches « Mouvement de pompes, réservoirs et accessoires divers ». (N° 499.)

**N° 632** — PIERRE-DONALD-JEAN — *Serv. Effectifs et salaires Siège*
Fr. 3.500 — *(M. Louis Pierre)*
Remplacement du livre des congés payés par des feuilles ronéotypées du même modèle (application limitée au Siège Social, au Siège des Divisions, et aux Raffineries).

**N° 636** — MARIE-MICHÈLE-JOHN — *Exploitation* D.N.O.
Fr. 3.500 — *(M. Chatillon Pierre)*
Adjonction, sur les devis de travaux d'installation de réservoirs souterrains, d'un paragraphe concernant les travaux pour mise à la terre.

2° *SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS*

**PJ.293** — PAUL-LUCIEN-MARCEL — *Port-Jérôme*
*(M. Picos Lucien)*
Amélioration des conditions de sécurité à l'installation d'enfûtage du Bitume.

**N° 646** — ANTOINETTE-CAMILLE-HENRIETTE — D.N.O. *Utilités*
*(Mlle Perrin Paule)*
Etablissement, par les installations, pour certains clients, dont le compte est centralisé à une Division autre que celle à laquelle le Secteur est rattaché, d'une copie supplémentaire de facture.

# ENTRE-NOUS

## NAISSANCES

### SIÈGE

JEAN-JACQUES. 2e enfant de M. Jacques Ballet, Dir. Relations Sociales.
HERVÉ........... 2e fils de M. Jacques Riols, Dép. Information.
DOMINIQUE. 2e enfant de M. Jacques Duval, Départ. Approv. et Transp.
CLAUDE. fille de M. Michel Fievet, Départ. Comptab. Ventes Siège.
DOMINIQUE... fils de M. Maurice Gizardin, Département Agricole.
HERVÉ. 2e enfant de M. Roger Jouin, Départ. Applications Techniques.
JEAN-FRANÇOIS...... fils de M. Jean Labart, Départ. Transports.
CHRISTIANE. fille de Mme Gladys Larrouture, Départ. Assurances.
EVELYNE.... fille de M. René Lecomte, Départ. Caisse et Finances.
ANNIE. fille de M. Alain Lelay, Départ. Importations-Exportations.
GHISLAINE. fille de Mme Madeleine Marchand, Dép. App. et Transp.
GENEVIÈVE. 2e enfant de M. Roger Pichard, Dép. Caisse et Finances.
MARIE-CHRISTINE.. fille de M. Henri Vienney, Départ. Transports.

### DIVISION NORD-EST

FRANÇOISE.......... fille de M. Marcel Mockel, secteur de Reims.
DENISE-PAULE... fille de M. Aloïs Muller, chantier d'Ottmarsheim.
LAURENCE.............. fille de M. Michel Plat, région de Lille.

### DIVISION NORD-OUEST

FRÉDÉRIQUE ... 2e enfant de M. Pierre Denarié, secteur de Paris.
ANNICK........... fille de M. René Dhulut, usine d'Aubervilliers.
PATRICK..................... 4e enfant de M. Louis Jahan, Siège.
JEAN-LOUIS.......... fils de M. Jean Roix, usine d'Aubervilliers.

### DIVISION SUD-EST

MONIQUE........... fille de M. Jacques Bordone, dépôt d'Annecy.
BRUNO............................. fils de M. M. Chirac, siège.
VIVIANE .......... fille de M. Armand Coste, usine de Marseille.
MICHÈLE ......... fille de M. Emile Mingeau, secteur de Millau.
GILBERT .................. fils de Mme Pachoud, section Utilités.
ROGER ............... fils de M. Peyrat, chauffeur E.S.A. Bron.
COLETTE ......... fille de M. André Pochat, secteur d'Annemasse.
NICOLE.... fille de M. Henri Reichard, usine de Port-Saint-Louis.

### DIVISION SUD-OUEST

MARIE-CLAUDE. fille de M. Eugène Chardenon, Secteur de Châtellerault.
CATHERINE. 2e enfant de M. Marc Magnon, siège, sect. Mécanograph.

### RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

ANNICK ......................... fille de M. Lucien Bruneau.
FRANÇOIS.......................... 4e enfant de M. R. Devaux.
FABRICE ................... 3e enfant de M. Denis Lemarchand.
JEAN-JACQUES.................. 2e enfant de M. Léon Leprevost.
JOEL ............................. 3e enfant de M. B. Prevost.
MARYVONNE ........................ 2e enfant de M. R. Querat.

### RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

OLIVIER ........................... 3e enfant de M. C. Acher.
YVES.......................... 3e enfant de M. Marcel André.
DANIÈLE........................... 4e enfant de M. L. Averton.
FRANÇOISE............................ fille de M. L. Benard.
GHISLAINE................... 7e enfant de M. Eugène Billaux.
DANIEL........................... 4e enfant de M. Degueur.
JEAN-PIERRE ......................... 4e enfant de M. H. Drony.
JACQUES ............................ fils de M. Ph. Dussaux.
MARIE-CHRISTINE ........................ fille de M. Jacques.
CHRISTIAN................. 2e enfant de M. Roger Héranval.
BRIGITTE........................ fille de M. Jean Honguer.
MARIE-CLAUDE...................... 3e enfant de M. Sever Joly.
MARIE-NOEL............... 2e enfant de M. Bernard Leboucher.
ALAIN................................ 2e enfant de M. R. Leleu.
BERNADETTE......................... fille de M. R. Lamaitre.
MICHELLE................. 2e enfant de M. Léon Maillard.
BERNARD............................. 2e enfant de M. Thomas.

## MARIAGES

*Nous avons appris avec plaisir les mariages de :*

M. Guy Berthet, Dép. Bitumes et Emulsions Siège, avec Mme Françoise Routemann.

M. Bernard Beuzeboc, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Lucienne Lemaître.

M. Kurt Binovic, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Berthe Wizental.

M. Georges Courvoisier, fils de M. Louis Courvoisier, Retraité S.F.P. à Antony.

Mlle Janine Fournier, Restaurant Corporatif Berri, avec M. Jolly.

M. Fernand Hare, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Janine Papore.

M. Moïse Paris, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Yvonne Davoust.

M. Jean Prêtre, atelier central autos à Aubervilliers.

M. André Quesseveur, région de Grenoble, avec Mlle Lucienne Burki.

Mlle Marceline Robin, magasin central d'Aubervilliers, avec M. Roger Bertrand.

Mme Madeleine Servant, raffinerie de La Mailleraye, avec M. Le Reour.

M. André Theneau, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Ginette Coufourier.

M. René Thomas, raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Janine Lebourg.

## DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues :

M. André Maze, aide-opérateur à la Raffinerie de La Mailleraye, décédé des suites d'un accident de la route

Entré à la Société en 1947, M. Mazé travaillait depuis à l'Atelier des Graisses. Il était célibataire. Notre Société s'était fait représenter aux obsèques par le chef d'atelier du disparu, M. Maurice Eliot, accompagné d'une délégation de ses camarades de travail.

M. René Lepotvin, gestionnaire au dépôt du Havre.

Entré à la Société en 1933 en qualité de comptable, M. Lepotvin avait été successivement nommé Agent Gestionnaire en 1945 et Agent de Maîtrise en 1946 au dépôt du Havre. MM. M. Gouin et F. Colard de la Région de Rouen et R. Danneville, Chef de secteur du Havre, assistaient aux obsèques et y représentaient notre Société.

M. Joseph Carignano, monteur mécanicien d'Appareils Distributeurs à l'Usine de Marseille.

Agé de 57 ans, M. Carignano était célibataire mais avait à sa charge une sœur de 60 ans que son mauvais état de santé empêchait de travailler. Notre Société était représentée aux obsèques par MM. A. Lantelme, Chef de la Région de Marseille, et M. Popovitch, Sous-Directeur de l'Usine.

M. Léon Gras, ouvrier à l'Usine de Marseille.

Entré en 1919 à la Compagnie Générale des Pétroles, en qualité de chauffeur Poids Lourds, M. Léon Gras avait conservé ce poste jusqu'en 1948, date à laquelle, sur sa demande, il avait été affecté en raison de son état de santé et de son âge à un poste d'emplisseur au chantier de conditionnement des huiles. Il avait fait preuve, pendant sa longue carrière de chauffeur, d'une grande conscience professionnelle. Il laisse une veuve et un fils infirme âgé de 19 ans. L'inhumation ayant eu lieu à Embrun, notre Société s'était fait représenter à la levée du corps par M. M. Leenhardt.

M. Arsène Ducourty, ancien Chef d'Equipe à l'Usine de Saint-Ouen.

Entré à la Société en 1937 comme manœuvre à l'Usine de Saint-Ouen M. Ducourty avait été nommé Chef d'Equipe en 1947. Il était à la retraite depuis le 1er mars 1951.

M. Hippolyte Derrien, manœuvre spécialisé à l'Usine de Gennevilliers.

Il avait été engagé au mois de juin 1951 MM. M. Greiner, Valery et Groult représentaient la Société aux obsèques.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

M. Charles Bimont, de la Région Parisienne, de son épouse.

MM. L Legros et F. Boyer du Siège de la Division Nord-Ouest, MM. R. Binon, J. Bernardin, G. Bertemes, E. Guyon, R. Macron et R. Morel, de la Région Parisienne, représentaient notre Société aux obsèques.

M. M. Feydie, Chef de Secteur de Rodez, de son fils, élève ingénieur électricien à Paris

MM. G. Gobert, Adjoint Relations Sociales de la Division Sud-Est, E. Audigé, Chef de Région, et les Chefs de Secteur des départements limitrophes représentaient notre Société aux obsèques.

M. Jean George, gestionnaire de l'Usine de Lestrem, de sa fille.

M. Lucien Berteloot, du Département Bitumes et Emulsions, de sa fille Christiane.

Mlle Hélène-Marie Crack, du Service Câbles, de sa mère.

M. Jean-Pierre Pique, du Département Finances, de son père.

MM. Hippolyte et Maurice Auvray, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de leur mère

M. Auguste Fosse, de la Raffinerie de Port-Jérôme, de sa fille Françoise.

M. Pierre Bénard, de la Raffinerie de La Mailleraye, de sa belle-mère.

M. Fernand Coquin, de la Raffinerie de La Mailleraye, de sa belle-mère.

M. Alcide Souchet, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son père.

MM. Joseph et Roland Viger, de la Raffinerie de La Mailleraye, de leur père.

Mme Geneviève Leroy, de la Raffinerie de La Mailleraye, de sa grand'mère.

M. André François, de la Raffinerie de La Mailleraye, de sa mère.

M. André Herondelle, de la Raffinerie de La Mailleraye, de son père.

M. Pierre Houillon, du Dépôt de Saint-Ouen, de son beau-père.

M. Eugène Moniot, Chef d'Equipe à l'Atelier Central de Réparations Automobiles d'Aubervilliers, de son épouse.

M. Antoine Amen, Assistant au Chef de la Section Utilités au Siège de la Division Sud-Ouest, de sa mère.

M. René Piquart, Chef du Secteur d'Amiens, de son père.

M. Louis Rosenberger, de la Comptabilité du Siège de la Division Nord-Est, de son père.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
4e TRIMESTRE 1951
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS